



Volvo 144.

Volvo 344, autoturism echipat cu motoare de Renault 12 TS, 1 400 cmc sau motorul de 2 litri Volvo.





Volvo 780, virful gamei actuale de autoturisme produse la Göteborg.

urgență (frânări violente, viraje scurte etc.), fără a-și pierde stabilitatea și legătura cu drumul. Un astfel de comportament este creat prin armonia cu care cooperează între ele principalele sisteme ale mașinii: direcția foarte precisă, sistemul de frânare cu dublu circuit în triunghi, forța disponibilă și rezerva de putere a motorului etc.

În 1981 a fost lansat Volvo 244 turbo, animat de un motor B21 supraalimentat cu o turbină acționată de energia cinetică a gazelor din evacuare. Puterea disponibilă 155 C.P. DIN.

Seria 260 cuprinde autoturismele Volvo cu 6 cilindri dispuși în V cu injecție de benzină, sau în linie Diesel. Volvo 240/260 s-a produs și în varianta Combi cu cinci uși sau coupé cu două uși.

VOLVO 340. COMPACT, SIGUR, MULTIFUNCȚIONAL

Mașinile Volvo 340 s-au distins prin ținută de drum și multifuncționalitate. Distribuirea ideală a greutății — motor față, ambreiaj, cutie de viteze și diferențial spate, în combinație cu soluții eficiente ale suspensiei (axă de Dion spate) — dau calitățile excepționale de ținută

de drum și siguranță ale autoturismului. Volvo 343 a fost prezentat în primăvara anului 1976, echipat cu transmisie automată continuu variabilă (model Daf 66). Mașina a fost concepută în colaborare cu inginerii de la Volvo Car BV din Olanda, companie la care Volvo este coacționar din 1972.

În ciuda dimensiunilor exterioare reduse, spațiul interior disponibil este suficient pentru a primi lejer cinci pasageri adulți cu bagaje aferente.

Motoarele montate pe această caroserie au fost de 1 400 cmc (tip Renault 12 TS) și de 2 000 cmc (B21—Volvo). Ambele motoare au fost dispuse longitudinal în față.

VOLVO 760/780 Este autoturismul zilelor noastre, cu linii ale caroseriei moderne, studiate îndelung în domeniul aerodinamicii, al confortului și securității. Motoarele cu benzină furnizează puteri de la 117 C.P. până la 182 C.P. (cu injecție și supraalimentat), iar în variantă Diesel 80 C.P. (supraalimentat — 98 C.P.).

VOLVO 480 În anul 1988 a fost lansat primul autoturism Volvo care renunță la tradiționala tracțiune spate și se prezintă cu un motor amplasat transversal deasupra punții față — tracțiunea pe roțile din față.

Volvo 480, ultimul model de concepție nouă, cu tracțiune față.



DISPOZITIV DECONGELATOR TERMIC PENTRU ULEI

Congelarea uleiurilor în băile motoarelor este un fenomen ce se produce pe timpul staționarilor în perioada de iarnă chiar și în cazul în care acestea sînt aditivuate corespunzător, în condițiile existenței temperaturii mediului ambiant sub punctul de congelare, devenind împotriva pompării; aceasta este cu atât mai periculoasă cu cît uleiul este mai puternic contaminat cu carbune (rezultat dintr-o ardere incompletă) și apă, astfel, ca, în mod frecvent, la -7°C se prezintă ca un semifluid viscos, împănător păcurii, care pătrunde cu greu în pa de ulei după 1—3 minute de la pornire, producându-se astfel uzura prematură și grija lagărelor și pistoanelor.

Pentru decongelare se folosesc surse externe de căldură, de regulă flacăra deschisă, care prezintă o serie de inconveniente cum ar fi carbonizarea parțială a uleiului, infundarea orărilor urmată de apariția bătailor de lagar, efect al măririi jocurilor produse de uleiul răcit, pericol de incendiu, afumarea pieselor exterioare, poluare atmosferică etc.

Pentru realizarea pornirii motorului rece, în aceste urmări nedorite, se poate obține decongelarea pentru început a unui volum de $1/5-1/4$ din capacitatea băii, necesară pentru instalarea de ungere, cu ajutorul uleiului degajat de o rezistență electrică de putere încorporată în dopul de golire a uleiului ce se află în apropierea sorbului și care este alimentată de bateria de acumulatori a automobilului respectiv sau transformator de curent alternativ extern alimentat de la rețea.

Fig. 1 este prezentată schema instalației termice și efectul decongelării uleiului astfel: 1 se află ulei pînă la nivelul 2 care este alimentat prin sorbul 3 aflat în vecinătatea decongelatorului termic 5 încastrat în dopul de ulei de la pompa de ulei prin conducta 4. Uleiul de la decongelator 7, de formă relativă avînd axa geometrică în lungul decongelatorului, are diametrul direct proporțional cu timpul cît se menține conșcinscînt 9 închis, evidențiat de lampa de semnal 6 de regulă în el, incluzînd și zona de încălzire din sorbul 3 pe unde este aspiat fluidizat, realizînd astfel un consum minim de energie electrică pentru a nu supraîncălzi bateria de acumulatori, protecție, racordul la decongelator este prin luleaua 6 (identică celei de la figura 2) a fuzibilității 10 de 8 A.

Fig. 2 este prezentat dimensional dispozitivul decongelator termic pentru motorul Da-

cia 1300 (1310), în fig 3 pentru ARO L27D sau D127 și în fig. 4 pentru motoarele Saviem 797—05, D2156 HMN8, D2156 MTN8 (Turbo) și D2156 HM6U (orizontal), fiind compuse în general din aceleași elemente.

Dopul 1 (fig. 2 și 3) are încastrat prin lipire etanșă, tubul metalic 2 a cărui secțiune este ovală (turtită) pe toată lungimea din afara lui pentru a prelua ușor căldura degajată de rezistența electrică 4 care este executată din 80 spire din nichelina cu diametru de 0,55 mm, spiralată la un diametru exterior de 3—3,5 mm la un pas de 0,2—0,4 mm avînd un capăt strîns pentru contact la masă între marginile tubului și etanșat prin lipire cu cositor, iar altul prin lipire la fișa 6. Pentru izolarea electrică față de tubul metalic, rezistența este învelită cu tubul siliconic împletit 3, bun conducător de căldură, și trecută prin dopul izolator 5 la fișa; pentru Dația 1300 (1310) se folosește tubul metalic 2 cu diametru exterior de 8 mm, iar pentru ARO de 10 mm.

Dispozitivul decongelator de 24V pentru motoarele Saviem 797-05 și D2156 HM din fig. 4 este compus din dopul 1 în interiorul căruia se fixează cu ajutorul bușei filetate 2, tubul metalic 3 de $\varnothing 19$ mm (recuperat de la frigiderul cu absorbție) și inelul de etanșare 4 din cauciuc rezistent la produse petroliere. Rezistența electrică 6 cuprinzînd 135 spire tot din nichelina de $\varnothing 0,55$ mm la un pas de 0,5—0,8 mm, se introduce în două canale diametral opuse ale tubului din samotă 5 (aflat în ansamblu rezistență de frigider) cu un capăt 9 lipit la tub pentru legătura la masă și cu al doilea fixat la conductorul 8 ce trece prin dopul izolator 7 și se conectează la instalația electrică din fig. 1.

Etanșarea părții tubului metalic aflat în masa uleiului, se realizează lipind căpacelul 10 izolat de rezistență prin intermediul plăcuței de azbest 11.

La motoarele orizontale D2156 HM6U, acest dop cu decongelator se amplasează în colțul din dreapta jos al capacului dreptunghiular fixat pe fundul băii de ulei cu zece șuruburi (spre alternator), după ce s-a efectuat o gaură filetată de $M30 \times 1,5$ în dreptul zonei de aspirație a pompei de ungere.

Consumul de energie electrică din bateria de acumulatori a automobilului este foarte mic, de 1 W/min la instalația de 24 V respectiv de 0,5 W/min la cea de 12 V, fiind eficientă menținerea sub tensiune un timp în minute egal cu temperatura atmosferică plus 20% (ex. la -15°C este suficient un timp de 18 minute) pentru decongelarea unui volum relativ cilindric cu raza de 12—13 cm incluzînd o parte a sorbului pompei de ulei, pornirea motorului făcîndu-se după o pauză de 5—6 minute pentru a se refăce prin difuziune capacitatea integrală a bateriei de acumulatori.

Punerea sub tensiune a decongelatorului pentru ulei în cazul motoarelor diesel se va face concomitent cu cele din filtrele de motorină (vezi nr. 9/87 al revistei).

Avantajele rezultate din folosirea acestui dispozitiv sînt următoarele:

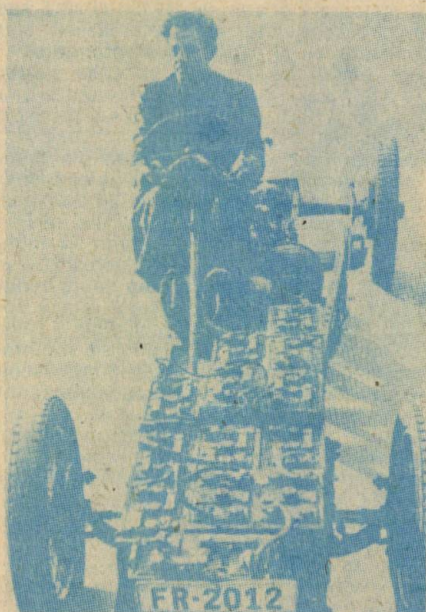
— se poate extinde folosirea uleiului de vara existent în motor și pe timpul iernii pînă la atingerea gradului de uzură care indică necesitatea înlocuirii lui, fără a se mai periclita starea tehnică datorată creșterii viscozității

mozaic



La dorința celor ce vor să dea o expresie particulară Citroën-ului ceze a însărcinat întreprinderea Pfeba-Tuning, specialistă în tehnici lor plastice să fabrice un sortiment de spoilere în exclusivitate. Sor este destinat modelului Citroën Ax și cuprinde un spoiler frontal cu rale din șase părți și spoiler spate. Spoilerul față înlocuiește paraș putînd fi montate și faruri de ceață.

Toate componentele sînt fabricate din poliuretan, material ce se litate la presiune ridicată și prin rezistența la temperaturi și la lov dura trotuarului nu afectează cu nimic materialul în chestiune. A orice culoare sau lăcuit.



O imagine elocvent gabaritul unui autove uriașă a acumula irealizabila, momenta turism acționat electrie a circulat pe șo 1939-1945.

UMOR • U



- M-am gîndit că

est
tion
cine
con
bier
pro
nun
min
com
sub
asen
pom
prod
pare
Pe
terne
care
fi ca
filtre
ca el
nefil
lor e
Per
eviti
deco
ca 1
amors
caldur
mica
bail d
pompe
acumu
de un
rior, al
în fi
electric
in baia
aspirat
congel
golire
Volumu
cilindric
congelat
nal dete
tactul b
8 incorp
corespu
pirat ul
sum mi
afecta c
Pentru
5 se fac
bujii) si s
In fig.
tivul dec

peste limita de pompabilitate.

— motorul poate fi trecut după pornirea la rece într-un timp foarte scurt la regimul normal de sarcină evitându-se astfel staționarea și consumul inutil de carburanți pentru încălzire, practicat în prezent.

— se prelungește durata de folosire a uleiului evitându-se contaminarea cu motorina.

— se asigură o mai bună funcționare a bateriilor de acumulare un timp mai îndelungat, ca urmare a activării lor chimice, la sarcină redusă înainte de a se acționa electromotorul de pornire, înlocuind astfel aprinderea farurilor cum este recomandat.

Ing. V. CONSTANTINESCU

FIG.1

Instalația electrică a dispozitivului

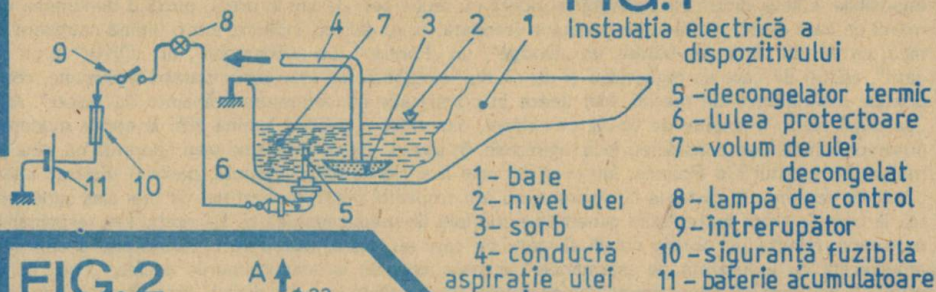


FIG.2

Dop baie ulei DACIA 1300

- 1 - dop
2 - țevă de cupru $\phi 8$
3 - tub silonic împletit $\phi 4$
4 - rezistență
5 - conductor; 6 - lipituri

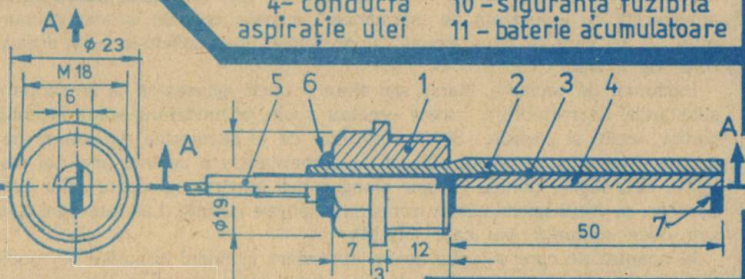


FIG.3

Dop baie ulei ARO D127

- 1 - dop
2 - tub metalic $\phi 10$
3 - tub silonic împletit de $\phi 6$
4 - rezistență
5 - dop izolator
6 - fișă
7 - lipituri

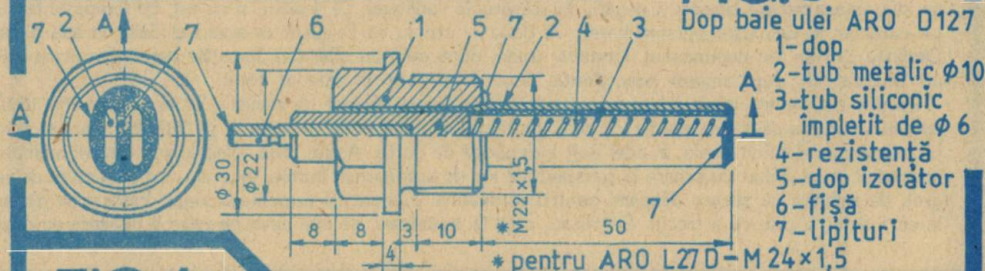
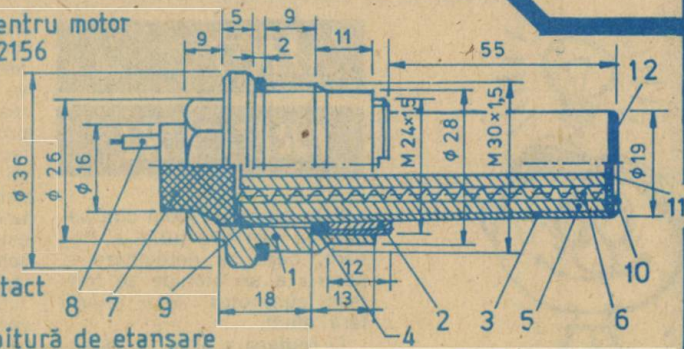


FIG.4

Dop baie ulei pentru motor SAVIEM și D 2156

- 1 - dop
2 - bucsă filetată
3 - tub metalic
4 - inel etanșare
5 - tub din șamotă
6 - rezistență
7 - dop izolator
8 - conductor
9 - lipitură de contact
10 - căpăcel
11 - azbest; 12 - lipitură de etanșare



...ȘI MAȘINILE AU SUFLET!

Noaptea cuprinsese totul sub manta ei. Doar luna, cu lumina ei palidă, de un alb argintiu, senină și liniștitoare, îndrăzni să sfideze întunericul, străpungându-i bezna și dînd contururi lucrurilor. În colțul din fund al curții, dincolo de ateliere, birouri și celelalte clădiri ce alcătuiau, într-un grup compact și simetric, unitatea principală de întreținere și reparații auto a orașului, cîteva zeci de autoturisme - unele mai vechi decît altele - zăceau inerte, claie peste gramadă, în cele mai diferite poziții posibile și imposibile. Cîteva dintre ele fuseseră fabricate cu multe zeci de ani în urmă, pîrtînd denumirea unor mărci de care astăzi multă lume n-a auzit vreodată. Și-au dat aici întîlnire, într-o ultimă coabitare pașnică, ca într-un cămin de bătrîni, un „Dodge”, un „Pontiac”, un „Oldsmobil”, un „DKW” și un „Bugatti”, alături de care se înghesuiau și de ce nu, le sufocau, că erau incomparabil mai multe, contingențele mai „tinere” de mașini. Mai tinere în comparație cu veteranele „dinainte de război”. Astea „de după război”, trecute de vîrstă, ce-i drept, dar, oricum, văzînd lumina zilei în epoca modernă a automobilismului, se considerau încă viguroase, în pas cu vremea, nutrînd vagi speranțe că, cine știe, mulțumită vreunui Făt Frumos, într-o zi vor mai fi și ele de folos. Oricum, păstrau distanța față de bătrînele doamne. O distanță ce exprima nu atît respectul pentru senectute, cît mai ales superioritatea la care se simte îndreptățită generația nouă față de predecesoarea ei. La rîndul lor, respectabilele matroane, mîndre de obîrșia nobilă și viața pe care au dus-o, tratau cu o indiferență aristocratică, amestecată cu indulgență pe „sărmane” urmașe ce n-au apucat vremurile acelea, „ehei, ce vremuri!...”, de care își aduc aminte cu nostalgie, emoționîndu-le și, în același timp, întreținîndu-le dorința de a trăi.

Indiferent de vechime, marcă sau stare - unele ajunseseră să fie serios mușcate de rugină, altele substanțial dezmembrate - toate vegetau acolo, în fundătura aceea incercuită cu gard de sîrmă împletită, uitate și părăsite. Singura noutate ce le dezmoțea din starea de letargie, constituindu-se într-un eveniment ce oferea subiect de comentarii, era venirea unei noi mașini. Vreau să zic a unei epave nou sosite, pentru că cine ajungea aici împărțasea soarta celor ce treceau poarta Infernului dantesco, pe frontispiciul căreia tronează celebrele cuvinte: Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate! (lăsați orice speranță, voi care intrați!)

În noaptea de care e vorba acum, atmosfera în rîndul hîrburilor se modificase radical. Nimeni nu avea somn, nimeni nu putea să doarmă. Era ultima noapte pe care o petreceau împreună, după ani și ani de zile. În cazul unelor, doar după luni de zile, oricum un timp de-a lungul căruia s-au obișnuit împreună, cu bunele și inerențele „greutăți” ale vieții în comun, au apucat să se cunoască reciproc, se știe ce are fiecare pozitiv și negativ în trăsăturile sufletești, ce îi place și ce nu, ce temperament și ce caracter le definește personalitatea. A doua zi urmau să fie luate de-acolo și duse în altă parte. Departe, într-un loc necunoscut. Undeva, unde, după cum au aflat din discuțiile oamenilor aceia care au analizat, în după-amiaza precedentă, soarta lor, vor fi date la topit.

Propriu-zis, vestea nu le-a luat prin surprindere. Erau suficient de realiste, chiar și cele mai înaintate în vîrstă, ca să-și dea seama că, mai devreme, sau mai tîrziu, trebuia să se întîmple. Nu era posibil să rămîna la infinit acolo, în acel colț îndepărtat de curte. Acum, însă, cînd logica deveni realitate, înălăturînd orice dubiu cu privire la perspectiva lor de automobile inutile, încercau un sentiment de regret, de mîhnire că se vor despărți pentru totdeauna. Fiecare își rememora viața. Fiecare se gîndea la ce a făcut și prin ce a trecut. Se mirau, cînd își aminteau, de cîte ceva pe care îl uitaseră de mult.



MICI

TRUCURI

Este bine cunoscut cîtă bătaie de cap dau ușile la Trabant, care se dereglează și pentru a se închide se trîntesc zgomotos, însă uneori fără efect.

O reglare a ușilor în direcție orizontală sau verticală

este posibilă numai într-o măsură limitată. Dacă este necesară o corecție, aceasta se face numai prin introducerea de table de adaos sau prin pilirea găurilor de la balamale. În legătură cu aceasta se va observa ca etanșarea ușilor să nu-și piardă eficacitatea, iar dacă chederul ușii este învechit și nu mai etanșează, este bine să se înlocuiască cu altul nou.

Dacă este necesară demonstrarea mînerului pentru broasca ușii în interior, aceasta se poate face prin

Un caz banal, mărunț, care iese din cap exact după un minut de la producere, dar care, iată, revine în minte după atîta vreme, confirmînd capacitatea memoriei de a reține și a ordona evenimentele potrivit unor legi numai de ea știute, scoțîndu-le la suprafață exact cînd trebuie. Adică acum cînd, după trecerea timpului, acel fapt inocent, fără importanță atunci, capătă, în actuala postură, noi valențe, aduce la suprafață noi imagini ajutînd la reamintirea altor și altor întîmplări, unele vesele, altele triste, ca mărgelele înșiruite pe o ață, o ață ce se întinde de-a lungul vieții de la capătul de început și pînă la capătul de sfîrșit al ei.

Prin cîte întîmplări nu trece un autovehicul? Și la cîte altele nu-i este dat să asiste, fără să vrea? Existența fiecărui automobil este un roman, cu multe capitole și cu mai multe episoade. Privitoare la oameni și legate de oameni. Pentru că automobilul fără om și în afara existenței omului este un obiect inutil, fără valoare, lipsit de viață. Pe cînd alături, și împreună cu omul, devine, slujindu-l cu credință, un membru, de drept și de fapt, al familiei. Participînd cu ea și împărțind cu ea, deopotrivă, bucuriile și necazurile, satisfacțiile și eșecurile, speranțele și neîmplinirile. Nu există familie în care venirea autoturismului să nu fie întîmpinată cu bunădispoziție și să nu se lege cu privire la utilizarea lui numeroase și variate planuri și proiecte. Cum va fi folosit și cînd. De cine și în ce scopuri. Care din componenții familiei - dintre cei care au permis - îl vor conduce și în ce împrejurări. Cine și în ce ordine, dintre cei care nu posedă permis, urmează să dobindească în etapele viitoare acest drept. Privind rostul automobilului pe un plan mai larg, nimeni nu ar putea enumera, de pildă, cîte soții, surori, cumnate, vecine au fost transportate cu autoturismul casei pentru a ajunge cît mai repede pe mîini sigure și pricepute, care să le ajute să aducă pe lume o nouă ființă. Cîte concedii n-au fost petrecute cu plăcerea pe care o poate oferi doar drumeția cu automobilul? Acest mijloc comod și rapid de deplasare, care te ia de la scară și te duce direct, unde vrei și pe unde vrei, dăruindu-ți priveliști și zone încîntătoare prin ineditul lor, iar după aceea, cu prilejul fiecărei revederi, satisfacțiile descoperirii de noi și noi frumuseți, în funcție de anotimp și de starea vremii, nesesizate pînă atunci. Putem, oare, pretui la adevărată valoare imensele servicii pe care ni le aduce mașinile de toate tipurile și gabaritele, în transportul de persoane și mărfuri pe care ele le efectuează harnic, modest și cotidian? E drept că, uneori, automobilul aduce și supărări, și necazuri, și chiar durere, dar, să recunoaștem, nu din pricini imputabile lui. Nu el a fost vinovatul cînd, suprasolicîndu-i-se, capacitatea de a dezvolta viteze, a ajuns după o curbă, sau pe cîrșabil umed, să se izbească de un pom, sfărîmîndu-se în bucăți. După cum ar fi nedrept să-l inculpăm pentru cazurile cînd se constituie într-un obiect de discordie între soți („cu cine ai fost aseară în mașină?”; „numai tu conduci mașina, pe mine mă lași doar cînd bei, încît am devenit șoferiță de noapte” etc.), ori un bun supus partajului, în cazurile de divorț. Nu putem aduce vine nici autoturismelor îmbătrînite înainte de vreme, rămase fără vlagă și cu părțile componente roase peste măsură, din cauză că au avut neșansa să cadă pe mîna unor neglijenți, sau ușuratici, pentru care mașina era bună doar cît mergea, refuzînd să-i asigure cea mai neînsemnată îngrijire.

Multe, multe asemenea gînduri s-au perindat înaintea „ochilor minții” acelor automobile vechi, scoase din uz, derulîndu-se în acea ultimă noapte a existenței lor, precum secvențele unui film pe ecranul sălii cinematografului. Și cu cît se apropiau zorile zilei, cu atît simteau mai mult că n-au trăit degeaba, că au răsplătit speranțele oamenilor în a fi mai aproape unul de altul și a ști să se înțeleagă și să se ajute între ei, ca parteneri de drum. Și nu numai...

Gheorghe ENE

deșurubarea șurubului care este introdus prin partea inferioară a minerului, după care se scoate minerul.

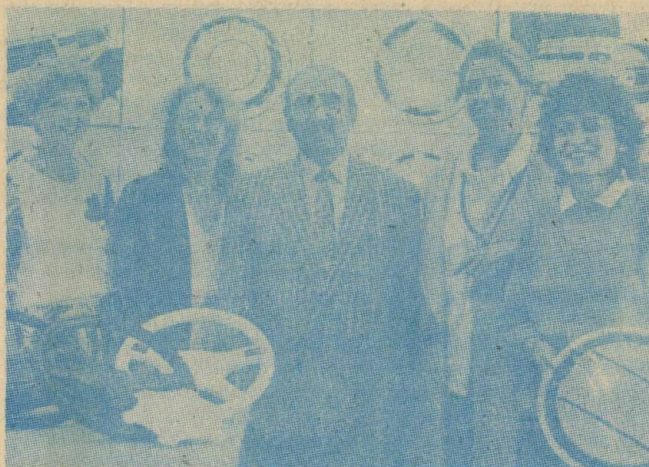
Cînd se impune, demontarea și montarea minerului exterior al ușii se va scoate și manivela ferestrei care este prinsă într-un șurub, după care se va scoate placa interioară a ușii, care este fixată în cleme elastice. Se vor deșuruba ambele șuruburi de susținere, se va scoate minerul exterior.

Montarea acestora se va face în ordinea inversă opera-

țiunilor de la montare, acordîndu-se atenția cuvenită spre a nu se omite cele două piese de adaos din cauciuc. Dacă se montează un minier nou, cablul de acționare se va regla la lungimea corectă. Uneori, și broasca ușii creează probleme, slabîndu-se din șuruburi. Se știe că aceasta este montată din exterior în cadrul ușii și este fixată cu patru șuruburi cu creștătură în cruce. După îndepărtarea acestora, în caz că se impune înlocuirea broaștei, trebuie să se des-

face legătura cablului de acționare înainte, ca să poată fi scoasă broasca. O atenție mare se acordă la remontarea cablului, în sensul că acesta fiind prevăzut cu un înveliș izolator, acest înveliș se va monta necondiționat la loc, în caz contrar cablul putînd să se agațe de macaraua geamului, fapt pentru care nu se mai garantează o funcționare sigură.

Ion BANU



DESIGN

la Feminin!

„Autoturismul este în primul rând o formidabilă prestație inginerască. Inginerii îl imaginează, îl dezvoltă, îl fac economic, puternic și pe cât posibil, puțin poluant. Comparatorul poate obține, deci, pentru banii lui, tehnica cea mai utilă și cea mai testată. Aceasta reprezintă un aspect. Celălalt aspect îl implică pe designer. Ei au mandatul de a ambala aceasta prestație inginerască de o manieră funcțională, care să placă cumpărătorului, care să convină pieței și să fie orientată spre viitor. La noi, la Volkswagen, această sarcină și-au asumat-o nu numai bărbații, ci și femeile. Există o rațiune pentru aceasta”.

Cuvintele aparțin șefului compartimentului design al reputatei firme din orașul vest-german Wolfsburg, compartiment în care zece femei

lucrează sub directia lui conducere. Anual, zeci de studenți se interesează de designul automobilistic, solicitând un post de stagiar.

POFTA VINE...

Statisticile confirmă o creștere, an de an, a numărului femeilor care își cumpără propria mașină, urmând criteriile sexului. Sensibilitatea lor acționează în momentul achiziționării unui autoturism de o manieră surprinzătoare față de a bărbaților: ele țin cont întotdeauna de concepția estetică și de câtă noutate de viitor conține modelul. Niciodată și nicăieri, o femeie nu s-a arătat interesată de un model vechi, fie și de un Bugatti, și nicăieri printre colecționarii de autoturisme istorice nu se numără o femeie.

Un studiu recent a relevat că pentru 85% dintre femei, autoturismul nu este în mod cert un obiect utilitar. Întrebate ce doresc cel mai mult, să conducă, răspunsul a fost quasigeneral: un cabriolet! Poate și pentru faptul că la modelul respectiv designul își spune cel mai mult cuvântul, după celelalte aspecte — economice, maniabilitate, dimensiuni.

Dacă ar fi să luăm ca țara de referință R.F. Germania, aici se constată că între 1970 și 1985 proporția proprietărilor de autoturisme a trecut de la 11% la 23%, iar un permis de conducere din două se află în poșeta femeii, raportul conducătorilor auto pe șosele fiind deci de 1:1.

Revenind la designerele care lucrează la Volkswagen, șeful lor declară că acestea fiind ele însele conducătoare auto, sînt bine informate și știu precis ce vrea clientela feminină, în felul aceste ele putînd participa eficace la realizarea viitorului model.

ÎN NOTA EXIGENȚELOR

Meseria o pune pe femeie în fața situației de a avea legături strînse cu unele materiale oarecum străine înclinației sexului: forme geometrice cu mari coeficienți de aerodinamicitate, materiale dure, vopsele etc. Bineînțeles că aceasta nu necesită din partea ei manipulari, ci doar talent și gust pentru a le modela pe planșeta. Cunoștințele cu totul speciale se capătă treptat în școli înalte, în calitate de designer industrial, sau în textile. Pentru a-și etala sensibilitatea percepției, șarmul exprimării unor sentimente (designerul este un sentimental prin excelență), ea trebuie, natural,

să se simtă ajutată, să i se cunoască înclinațiile, să i se urmărească evoluția, pentru a i se sesiza posibilitățile și stimula realizarea.

Inutil, însă, să intervii în discutarea gustului femeilor designeri în alegerea culorilor ori a țesăturilor pentru tapițeria habitaculului! Ideile lor sînt luate în considerare nu numai de fabricantul automobilului, ci și de proiectanții fabricilor de stofe. Este citat, spre exemplu, modelul Golf Match, total alb. Această unitate a fost posibilă grație muncii unei femei designer și prestația a ridicat mașina la nivelul de best-seller. Designera a susținut, într-o vreme cînd culoarea alb era ocolită, că gustul publicului (după datele unor sondaje efectuate în lumea întreagă, după creațiile caselor de modă, și după alte indicii), va evolua spre alb. Într-adevăr, gustul publicului a revenit, uluitor, în exclusivitate spre alb.

În ceea ce privește un alt model de mare succes — VW Polo Fox, care beneficiază de un interior de excepție, designera s-a inspirat dintr-un jurnal de modă: se profila tendința unei îmbracaminti lejere. A luat ideea, a „automobilizat-o” și a creat un „veșmînt” care a adus firmei beneficii substanțiale. Polo Fox a făcut deliciile cumpărătoarelor. Cînd, însă, a fost vorba de Tropic și Scirocco Scala, tot designerele au fost cele care au sugerat o masculinizare a modelului, date fiind aprecierile bărbaților.

Să existe o notă feminină? Șeful designerelor de la Volkswagen apreciază că este vorba doar de o manieră și de o notă particulară: „Nu știu dacă putem vorbi de o notă feminină. Ceea ce fac ele, fac cu mult talent. Îmi place maniera delectabilă și adesea belicoasă cu care ele tratează problemele!”

STRĂNUTAȚI LA VOLAN



Întrebarea i se poate oricui părea năstrușnică. Odi-nioară strănutatul se explica prin cauze supranaturale. Se credea că iese un „spirit” care a trecut prin creierul persoanei care strănută. Ca întotdeauna mitologia, inge-nioasă, presupune că Venus e singura persoană care n-a strănutat niciodată — nu pentru că n-a condus ni-ciodată vreun automobil — ci pur și simplu, de teamă; de teamă să nu facă... riduri!

În actul strănutului se deslușea și de bine și de rău. Se credea întii că este un semn prevestitor de supărare — era pe vremea cînd multitudinea situațiilor create de viața rutieră, nici că exista — pentru care trebuie să te rogi zeilor ca să-l îndepărteze. Pe parcurs, interpretările devin mai optimiste. În antichitate, strănutul era privit ca un însemn înviorător, favorabil sănătății; se provoca chiar cu ajutorul unei pene pentru a se îndepărta dureaua de cap sau a se face să înceteze sughitul. Vechii romani rosteau „Salve”, cei moderni „Salute” sau „Felicita”; de la care poporul nostru a împrumutat formulele: „noroc, sănătate, să-ți fie de bine, să trăiești” etc.

De altfel, interpretările cu adevărat bune ale strănutului au pătruns și în știința medicală. Întrebuintarea unui praf de strănutat poate opri vărsăturile rebele; simptome frecvente (oarecum specifice) în cazul răului de mișcare sau „bolii călătorilor”... Mai apoi, strănutul era considerat ca un veritabil mijloc de luptă antistress ș.a.m.d.

Și în universul automobilismului strănutul și-a făcut „simțită” prezența, aducînd cu sine un aport concret bagajului minim necesar de cunoștințe în domeniul conducerii preventive, existent pînă în prezent. Și iată cum: „dacă un șofer strănută la volan, în timp ce autoturismul pe care îl conduce are viteza de 70 km/h, el parcurge 150 m fără să vadă nimic”. Deci...

Dr. Mihai MATEICIUC

PE SCURT

- La o viteză de 100 km/h, pneul unui automobil care rulează pe o peliculă de apă de 3 mm, trebuie să evacueze 480 l de apă pe minut. Altfel survine fenomenul acvoplanării, cînd direcția vehiculului nu mai poate fi controlată. În cazul pneurilor cu profil tocit, situația este și mai gravă.

- Distanța de securitate dintre autoturismele care circula unul în spatele celuilalt este dependentă de viteza de deplasare, de starea drumului și de eficiența frinelor. Pe drum uscat, asfaltat, la o valoare medie a decelerației de 6,5 m/sec², distanțele de securitate vor fi următoarele: la 60 km/h — 15 m; la 80 km/h — 20 m; la 100 km/h — 25, iar la 120 km/h — 30 m.

E VECHI PĂCATUL...



De cîva timp, în Franța a apărut o carte sub titlul „Automobilul și mediul înconjurător”. În mare este vorba de problemele pe care vehiculul respectiv le ridică alături de tot ceea ce îl înconjoară, fie oameni, fie alte vietăți, fie mediul — însemnînd aer, flori, pomi etc.

Dar toate relele de care se face vinovat — poluare, ambuteiaje, victime — sînt date care aparțin și unei istorii mai vechi, nu numai actualității. Și pe atunci existau circulație și vehicule cu cai, dar încă nu înglobați motorului. Și, totuși... Iată, spre exemplu, un extras din cartea unui oarecare Jérôme Carcopino, care descrie străzile Romei și circulația, în perioada Imperiului Roman; „Circulația ziua este de o animație intensă. O îngrămădeală ca la gura unui stup, un vacarm infernal, chiar pe străduțe nedemne de acest oraș. O lume amestecată cu vehicule care se duce, vine, strigă, se înghesuie și crește încontinuu”. Fraze despre o situație — să-i zicem în termeni actuali tramă stradală — petrecută cu cincisprezece secole înainte de apariția cărții „Embarras de Paris”, care a făcut să vibreze pana lui Boileau. În vremea Romei antice, însuși Juvenal a satirizat moravuri care priveau „lumea” străzii.

La 1359, într-un edict se decreta: „Este cu desăvîrșire interzis căruțelor, șaretelor, trăsurilor și cailor să se întreaacă în viteză, să facă întoarceri în mijlocul străzii, altundeva decît la încrucișări de drumuri și colțul anumitor străzi”. Este, fără îndoială, trasate primele linii a ceea ce va fi în viitor reguli ale codului rutier.

Ceva mai tîrziu, la 1675, parizienii încep să fie preocupați de ambuteiajele care le frînau elanul și plăcerea plimbărilor, îi speriau și-i nemulțumeau. Iată ce spunea un scriitor contemporan vremii: „Ce mîrșăvie faptul că nu mai poți parcurge Parisul, din cauza trăsurilor

și a căruțelor, al căror număr crește continuu”.

La 1892, într-o notă pe care cei ce aveau grija construirii și întreținerii podurilor și șoselelor au adresat-o prefectului Parisului, se spunea: „Toată lumea știe cît de dificilă este circulația, la anumite ore, pe unele poduri ale Parisului... Pe unele, vehiculele circulă pe patru rînduri, cîte 16—20 pe rînd, blocînd totul... Atrage atenția diferența de viteză a unor vehicule, încetineala căruțelor încărcate cu poveri mari, opririle neprevăzute ale omnibuzelor, accidentele care se produc într-un asemenea furnicar de cai și vehicule... Și, ca rezultat — pierdere de timp și enervare”.

În 1905, François Mauriac, în romanul său „La Pharissienne” se plîngea de zgomotul care îl împiedică să scrie: „În serile de vară, vuietul fiacrelor pe pavaje, clopotele tramului electric, care a fost inaugurat anul acesta, fac dificilă orice conversație”.



● Străzile foarte strîmte ale localității elvețiene Ursanne justifică, spun utilizatorii „agregatului” din imagine, folosirea retrovizorului.

ȚIGARETA ȘI VOLANUL

Societatea națională britanică a nefumătorilor a cerut guvernului să propună parlamentului adoptarea unei legi care să interzică conducătorilor auto să fumeze la volan. Un asemenea obicei, susține societatea nefumătorilor britanici, se află la originea unui număr considerabil de accidente pe șosea și mai mulți automobilisti, care și-au găsit moartea la volan, au fost descoperiți cu mucuri de țigară în mină. Societatea în cauză atrage atenția în scrisoarea sa adresată guvernului britanic că faptul de a fuma conducând reprezintă „o distracție periculoasă”, întrucât inhalarea de nicotină, combinată cu monoxidul de carbon din gazele de eșapament, reduce considerabil aptitudinile de conducător auto. La Ministerul transporturilor din Londra s-a afirmat, în replică, că orice activitate care reduce capacitatea de conducere a unui mijloc de transport este deplorabilă, dar că nu există încă o probă fermă că acțiunea fumatului ar reprezenta un handicap real în această privință.

Nicolae CIOBANU



BEȚIE?!

Analizindu-se cauzele unui accident grav petrecut la Londra, s-a constatat cu stupefacție că conducătorul vehiculului fusese beat mort. Natura serviciului acestuia îl obligase, însă, să se prezinte la post la ora 4 dimineața. Era ceva suspect în toată situația, date fiind și antecedentele morale ale vinovatului: sobrietate și disciplină.

Doi medici antrenati în analizarea cauzelor, au sugerat că prezumata „beție” a acestuia se datora, fără îndoială, faptului că nu mîncase de 13 ore și că organismul se găsea în stare de hipoglicemie.

În această formă de hipoglicemie se declanșează în organism un proces paralel de cataliză a grăsimilor și proteinelor, din care rezultă hidranții de carbon necesari organismului. În aceste transformări iau naștere corpi cetonici, precum și alți metaboliți. Or, corpii cetonici, ca și acești metaboliți se pot convertit în alcool, urmînd calea inversă a metabolismului alcoolului (alcool-acetaldehidă-acetoacetați).

Medicii respectivi au urmărit trei pacienți care după o dietă de 48 de ore aveau o alcoolemie într-adevăr extraordinară: 26,20 și 11 mg la 1000 ml de sînge, relevată prin metoda alcool-dehidrogenazei. Specialiștii mai raportează și cazul unui diabetic la care au găsit o alcoolemie de 32 mg la 1000 ml de sînge!

UMOR STRĂIN

● Un automobilist parchează autoturismul într-un loc oarecare. Intervine un polițist care îi spune:

- N-aveți voie să parcați aici!
- Bine, dar ieri dimineața, aici am staționat.
- Aceasta nu schimbă cu nimic situația. Circulați!
- Aceasta este o erezie.
- Poate fi și un Cadillac, mi-e egal!

● Conducătorul unui autocar turistic negociază un viraj periculos cu brio. Pasagera de lângă el, neliniștită, îi spune:

- Nu găsiți surprinzător că, pentru un asemenea viraj, edilii n-au plantat un panou pe care să scrie „Viraj periculos”?
- Ca să vă spun drept, exista unul mai demult, dar cum n-a avut loc nici un accident l-au scos!

● Statisticienii americani au stabilit că 80% dintre tineretele avînd vîrsta de 18—20 de ani au primit cereri în căsătorie, în timp ce călătoreau cu autoturismul, între orele 22—2 dimineața. Aceleași surse ne asigură că nici o cerere în căsătorie n-a fost avansată între orele 18—20.

● La frontieră, un bărbat se oprește, coboară din automobil și este întrebat de vameș:

- Aveți ceva de declarat?
- Da, am în mașină o mică comoară!
- Atunci nu puteți trece!

Și automobilistul revine și-i spune soției:

— Sint dezolat, dragă, trebuie să coborî; vameșul nu vrea ca tu să treci frontiera cu mine!

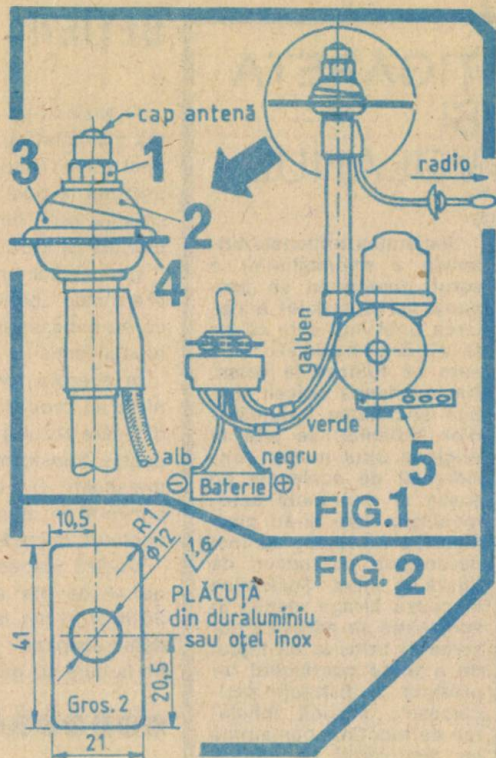
● Într-o broșură de turism a unei agenții de voiaj din Olanda se poate citi: „Faceți-vă voiajul de nuntă la Polul Nord. Noptile durează acolo douăzecișipatru de ore!”

MONTAREA ANTENEI AUTOMATE PENTRU RADIO

Se spune, și pe bună dreptate, că o antenă bună asigură o audiere de calitate a emisiunilor posturilor de radio. În magazinele „Consignația” din orașele mari (București, Constanța, Galați etc.) s-au comercializat antene automate telescopice, din import, la prețul de cca 1000 lei, cu fiabilitate ridicată și de dimensiuni corespunzătoare în ceea ce privește lungimea tijei destinate (1—1,2 m). Astfel, antena KA—501C de fabricație japoneză are următoarele caracteristici: număr de segmente: 5 buc.; lungimea tijei destinate: 1 m; acționarea electrică: 12 V/6A; durata de acționare: 3 secunde; greutatea netă: 1,170 kg; tipul întrerupătorului de acționare: cu revenire.

Montarea unei antene automate telescopice, indiferent tipul și fabricația, nu prezintă dificultăți insurmontabile pentru un automobilist amator dublat de un bun mecanic, cu condiția respectării regulilor de montaj și a ordinii operațiilor. În cazul antenei KA—501C acestea sînt următoarele:

- se execută o gaură $\varnothing$ 25 mm, în locul pe care automobilistul respectiv îl preferă. Recomandăm, ca poziție optimă, partea din dreapta-față a caroseriei, în cazul Daciei 1300, și anume la 90 mm de muchia aripii și la 45 mm de planul de separație dintre grila de aerisire și caroserie. Este necesară respectarea acestor dimensiuni pentru ca mecanismul de acționare a antenei să se afle în habitacul, deasupra etajerei, într-o poziție avantajoasă pentru fixarea sa cu ajutorul bridei și al șuruburilor, care sînt în dotare. Nu se recomandă montarea antenei pe aripile față (stînga sau dreapta), deoarece mecanismul de acționare și conductoarele electrice sînt neprotejate împotriva intemperiilor, precum și a noroiului și prafului. De asemenea, montarea antenei pe aripile spate (stînga sau dreapta) provoacă dificultăți în ceea ce privește găsirea unui cablu ecranat, care să ajungă pînă la aparatul de radio de la bord. Cablul ecranat original nu are decît cca 1,200 m, fiind suficient în cazul montării recomandării făcute. Gaura $\varnothing$ 25 mm va străpunge, în zona respectivă, caroseria și dublura acesteia, astfel încît să se respecte concentricitatea pentru ca antena să fie verticală;



- se introduce pe la partea inferioară (din habitacul), în găurile $\varnothing$ 25 mm capul antenei (în poziție strînsă), de pe care în prealabil, s-au demontat, în ordine: piulița (poz. 1), capacul soclului (poz. 2), soclul (poz. 3) și garnitura de etanșare (poz. 4);

- se montează, în ordinea inversă, piesele menționate, pe capul antenei care a ieșit, prin gaura $\varnothing$ 25 mm, din caroserie. Mecanismul de acționare al antenei se așază într-o poziție convenabilă față de peretele dreapta de deasupra etajerei, după care se strînge definitiv piulița 1;

- se execută două găuri $\varnothing$ 3 mm în peretele dreapta de deasupra etajerei, cu ajutorul unei mașini electrice de găurit, și cu două șuruburi autofiletante (chiplinguri) se fixează brida (poz. 5) după care se strînge colierul cu șuruburi M pe mecanismul de acționare a antenei, astfel încît aceasta să fie cît mai rigidă;

- se decupează, în planșa bordului, un dreptunghi de 18x35 mm cu latura mică în jos. Autoturismele Dacia 1300 de tip mai vechi au scheletul bordului prevăzut cu decupări astupate de folia de aluminiu ornamentală. Se localizează una din aceste decupări și se perforază, foarte ușor, cu ajutorul unui cuțit cu vîrf ascuțit, folia de aluminiu, după care, cu o pilă dreptunghiulară, se finisează dreptunghiul la dimensiunile 18x35 mm. Alte autoturisme Dacia 1300 au aceste dreptunghiuri gata exe-

cutate, dar astupate cu capace oarbe. În acest caz, situația se simplifică, deoarece singura operație necesară este scoaterea unui capac orb și utilizarea, așa cum se află, a dreptunghiului respectiv;

- se confecționează o plăcuță (vezi fig. 2) din tablă de inox sau duraluminu la cotele indicate;

- se introduce prin spatele planșei bordului întrerupătorul cu revenire (din dotarea antenei automate telescopice), iar prin față se montează plăcuța și tăblița de indicare a sensurilor (ridicare-coborîre), după care se strîng cele două piulițe M. 12 astfel încît acționarea în sus sau în jos a butonului întrerupătorului să se facă în deplină siguranță;

- se conectează cablurile de la întrerupător (vezi fig. 1) astfel:

- cablul alb la polul negativ al bateriei de acumuloare (la masă);

- cablul negru la polul pozitiv al bateriei de acumuloare (la rigleta de sub bord cu acționare prin cheia de contact);

- cablurile galben și verde se cuplează cu perechile respective ale mecanismului de acționare a antenei;

- se face proba de funcționare a antenei automate telescopice prin acționarea butonului întrerupătorului în sus și în jos. Dacă la acționarea acestui buton în sus antena coboară (și invers), atunci se slăbesc cele două piulițe M12 și se rotește întrerupătorul cu revenire cu 180°, după care se strîng la loc, definitiv. Astfel, indicațiile de pe tăblița de indicare a sensurilor (ridicare-coborîre) coincid cu pozițiile butonului întrerupătorului cu revenire;

- se introduce borna cablului ecranat în locașul special prevăzut în carcasa aparatului de radio și se face proba de funcționare a aparatului.

Menționăm că alimentarea aparatului de radio se face de la rigleta din spatele bordului, fără acționare prin cheia de contact pentru ca să-l putem asculta și cînd autoturismul staționează și, deci, motorul este oprit.

Antena automată telescopică se alimentează de la rigleta cu acționare prin cheia de contact, pentru a nu da posibilitate copiilor sau altor persoane să se joace. Astfel, ridicarea sau coborîrea ei nu se va putea face decît de conducătorul autoturismului care posedă cheile acestuia.

Sfaturi utile:

- întrerupătorul cu revenire nu se acționează sus-jos fără ca să i se permită să revină în poziția centrală pentru cel puțin 2—3 secunde;

- din timp în timp, de pe antena în poziție ridicată se va îndepărta praful și impuritățile depuse, după care se va șterge atent cu o cârpă moale, îmbibată cu ulei pentru mecanisme fine, pentru a da posibilitate segmentelor să se ungă.

Ing. Constantin O. MICLESCU

MUZICA — TERAPIE PENTRU AUTOMOBILIȘTI

Specialiștii firmei Philips ajutați de o echipă de medici și muzicieni, au alcătuit un program de muzică pe casete, program ce l-au pus la dispoziția automobiliștilor, avîndu-se în vedere proprietățile terapeutice ale muzicii.

Acest program cuprinde 36 de casete cu muzică clasică în special din creația lui Bach, Haendel, Haydn, Mozart, Beethoven, Chopin, Liszt, Mendelssohn, Schubert.

Cu ocazia unui experiment, s-a constatat că Simfonia a IX-a de Beethoven, are puterea de a provoca în sufletul conducătorilor auto sentimente calde, înțelegere pentru semenii participanți la traficul rutier, alungă minia, agresivitatea și dorințele de competiție, contribuind astfel la evitarea accidentelor de circulație. Specialiștii acestui program, consideră de asemenea că vibrațiile emise de diferite instrumente provoacă în corpul uman reacții care mențin o bună stare fizică și psihică.

Ascultarea muzicii de către automobiliști, mai ales cînd aceștia au de înfruntat voiaje lungi, alungă tristețea și stressul, favorizează digestia și apetitul intelectual, întreține tonusul muscular, ascute atenția și are o extraordinară influență benefică asupra sistemului nervos.

Nicolae CIOBANU



Asta era! I-am dat de capat o mica pietricică căzută lângă carburator dădea zgomotul ala suspect.

VOM RULA CU AJUTORUL SATELIȚILOR?

Expansiunea automobilului este ca o explozie în lanț. Periodic apar modele noi, care însumează, la nivelul gândirii tehnice, noutăți absolute privind tot ceea ce-i conferă automobilului suplețe, fiabilitate, siguranță în exploatare. De mic sau de mare litraj, cu grup motor-propulsor care ascunde puțini sau mulți cai, automobilul proliferază ca o vietate miraculoasă. În fond, nu este socotit minunea secolului?

Numărul tot mai mare de autoturisme care circulă, raportat la posibilitățile oferite de străzi și magistrale auto, a generat o problemă care, și pentru nivelul științei de azi, pare dificil de rezolvat. „Numai un mariaj între «societatea automobilă» și «societatea informatizată» poate rezolva circulația rutieră a anului 2000...”, avansează ideea un specialist japonez, în cadrul unui dialog care a confruntat toate specialitățile care concurează la fabricarea unui autoturism. Prin reunirea aptitudinilor și

forțelor celor două societăți se va putea finaliza un sistem informatic integrat și defini norme acceptabile de circulație... Pare iluzoriu, dar nu numai realitatea cotidiană ne propune soluția, deoarece, singură, bransarea autovehiculelor la ordinator va rezolva complexitatea traficului viitorului și va pune capăt ambuteiajelor devoratoare de nervi și timp și atât de costisitoare. Statul are posibilitatea să furnizeze datele fundamentale ale problemei, universitarii să se consulte, electroniștii să pună pe același esichier cele mai proaspete cercetări, iar constructorii, fără nici o părținare, să lucreze în comun ansamblul datelor, probând la stand viabilitatea lor.”

Japonezii speră ca pînă la sfîrșitul acestui an (1988) să producă un sistem informatic, dotat cu ecran de televiziune color capabil să afișeze hărți rutiere, pe care o săgeată mobilă va indica itinerarul sugerat pentru ocolirea ambuteiajului.



Cîteva întreprinderi japoneze producătoare de autoturisme au propus sisteme de navigație stradală sofisticate, amplasate pe modelele lor, comercializate la un preț prohibitiv. În acest răstimp, industria electronică japoneză a făcut progrese în domeniul semiconducătorilor, al discurilor compacte și al ecranelor. Hărțile rutiere au început să fie transformate în hărți electronice prin intermediul discurilor optice și al codajului numeric. Astfel, „Sumitomo” propune folosirea unui sistem electromagnetic în combinație cu contorul kilometric. „Mitsubishi” sugerează, ca mod de comunicare și de transmisie instantanee a datelor, undele radio, iar alții — sateliții.

Fiecare metodă — cu defectele sale. Nici una nu garantează fiabilitate totală. Trecerea unui tren perturbază undele magnetice, undele radio necesită o pauză „de evitare” cînd se trece de la o extremitate la alta a arhipelagului nipon, semnalele care vor fi primite prin satelit vor fi costisitoare etc.

Totuși, cercetătorii și inginerii sînt convinși de faptul că singur un „cocteil savant dozat” al acestor diferite moduri de comunicare și semnalizare va putea reuși să piloteze corect pe automobiliști, cu o marjă de eroare în date limitată la 200 de metri.

Un ordinator de croazieră cu etape programate, pus la punct în Occident, rezolvă, în parte, conflictele care pot apărea pe ruta parcursă. Astfel, în cadrul celor patru grupe de funcțiuni, ordinatorul efectuează:

- La plecare, automobilistul introduce în computer distanța în kilometri pe care o va parcurge. Tot timpul, ordinatorul, prin intermediul unui afișaj digital, comunică restul de km de parcurs. În plus, afișează și numărul de km care mai pot fi parcursi cu benzina din rezervor, pînă la plinul următor, în funcție de maniera de conducere și de configurația terenului pe care se rulează.

- Cînd automobilistul a introdus numărul de km pe care îi are de parcurs, ordinatorul afișează ora probabilă de sosire la destinație, ținînd cont de viteza medie cu care s-a rulat în ultimele zece minute.

- Ordinatorul afișează viteza medie cu care trebuie să se ruleze și care este necesară pentru a se ajunge la ora propusă. La un semnal de alarmă care avizează că viteza legală este depășită, un computer comandă încetarea afișării datelor.

- Ordinatorul afișează consumul mediu al ultimelor minute ca valoare medie mobilă. Consumul înregistrat rămîne afișat într-un plan secund.

„RALIUL AUTOTURISMELOR DE EPOCĂ”

*În iunie la Tg.-Jiu,
A avut loc marele raliu,
Al autoturismelor de epocă,
Ce trecutul îl evocă.
Din garaje vechi Juată
Și cu grijă reparate,
Moștenite de la tați,
De mecanici talentați,
Ce-au ieșit cu ele-n stradă,
Și ne-au făcut o dovadă
Că harul și pasiunea
Pot să cucerească lumea.
Pe la porți copii și babe
Au ieșit să vadă „rable”
Cu cromaje nepătate
Și culori nealterate
Cînd pornesc așa la vale
Se tot duc se duc agale.
Niște piese de muzeu
Par mîinate de un zeu.
Și se duc, se deplasează
Și-n raliuri concurează.
Cai putere năvălași
Trec în fugă prin oraș.
Trosnesc greu din mădulare
Dar se duc și-aleargă tare.
Forma lor pare caducă
Dar e-n stare să seducă
Forma frumos racordată
E făcută ca să placă.
Ne încîntă privirea,
Și justifică primirea
Făcută pe stadion
De-un public de bon ton.
Noi sperăm că bunul gust
Se va-nfrîpa robust
Și va face noi adepți
Printre bătrîni și băieți
Poate chiar și fetișcane
Le vom vedea la volane
În autoturisme de epocă
Ce trecutul îl evocă.*

Marcel POPESCU





Inima lui cit roata carului

Stateam pe deal, sub cerul torid al zilei de iulie, și asistam la desfășurarea unei probe de macadam, pe nume Racu, din Raliul Harghitei '88. Praf, pîlcuri de spectatori, în zare păduri și munți albaștri. Lînga mine, tînarul inginer Constantin Nedelcu, cu o mîna și cu pieptul strîns într-un corset de ghips, consecința unui accident de circulație. Brașovean de cînd se știe, Nedelcu este maestru al sportului la karting și, în ultima vreme, component al formației de autocamioane care participă la raliuri și la autocrosuri.

Trece Balint, trece Ștefan Vasile, trec încă vreo douăzeci de piloți cu coechipierii lor. Trece, de asemenea, o mașină pe care scrie Asociația sportivă „Brașovia”. La volan — un bărbat voinic, cu brațe puternice, care găsește ragazul unei clipe pentru a ne arunca un zîmbet prietenesc prin geamul câștii totale. Ne face plăcere să-l vedem. Este cunoscutul sportiv din Brașov, ing. Dumitru Telescu, care mai aleargă și acum în competiții, la vîrsta de 50 de ani. Se aud aplauze, iar Constantin Nedelcu zice: „Acest om merita de o mie de ori recunoștința noastră. El a făcut enorm pentru instrucția tehnică a tineretului și pentru sportul cu motor românesc...”

Aceste cuvinte ne-au stîrnit aduceri aminte. Într-adevăr, Dumitru Telescu („Bebe” pentru amici) și-a cheltuit fără rezerve entuziasmul,

priceperea și tineretea, în folosul instrucției și educației tinerilor, al dezvoltării kartingului și automobilismului din țara noastră. Instructor sportiv, antrenor, pilot, constructor de karturi, preparator de mașini de curse, inginerul Telescu a făcut de toate, cu o admirabilă dăruire. Înainte de a deveni inginer, a fost muncitor îndrăgostit de tehnică și de mașini. A venit către aula universitară și către cercetarea științifică în care e angrenat de multa vreme, cu cultul practicii, al experimentului direct ce validează, corectează sau respinge soluția teoretică.

Parcă-l vad cu vreo 20 de ani în urmă, la Casa pionierilor din Brașov, învățînd copiii să lucreze la menghină, să sudeze, să participe efectiv la construirea primelor karturi din țara noastră. A creat acolo, în scurt timp, cel mai puternic centru de karting din țară, cadre pentru această nouă ramură sportivă. Într-o primăvară, cînd l-am vizitat, mi-a arătat ultimele sale construcții: un kart cu dublă comandă, pentru instruire, și un scuter de zapadă pe care îl botezase „Alpina”. Și-a exprimat intenția de a participa cu aceste lucrări la Concurusul „Minitehnicus”. Și a participat, alegîndu-se cu premii, cu laude și cu mențiuni prin gazete. Acum, cînd îi amintesc aceste lucruri, nu-și bombează pieptul și nici nu devine melancolic. Spune doar atît: „Am făcut și eu ce m-a dus capul, aliniindu-mă, după puterile mele, celor cîțiva inimoși ai vremii, pionieri ai construcției de karturi de la noi: Ion Bobocel, Ioșif Șilimon, Gheorghe Lihaciu”.

Dupa 8 ani de activitate la Casa pionierilor, a trecut la Universitatea—Brașov, ca cercetător la catedra de automobile și tractoare și ca sportiv la C.S.U. O bună parte dintre foștii săi discipoli de la Casa Pionierilor, ajunși acum băieți mari, l-au urmat la noul loc de muncă, fie ca sportivi, fie ca studenți. A înființat acolo și a dezvoltat o puternică secție de karting, cu care a devenit imbatabil, cîștigînd, timp de un deceniu, cele mai multe din titlurile naționale puse în joc. Cu cine a făcut aceste isprăvi? În loc de răspuns mi-a arătat o diplomă pe care i-a acordat-o U.T.C.-ul și pe al cărei spate era scris cu stiloul: „Ce poate fi mai frumos decît dragostea pentru noi, tinerii! Mulțumim pentru „microbul” tehnicii de care ne-ați molipsit”. Iar mai încolo, oblic, alte cîteva cuvinte: „Sincera admirație pentru omul născut în zodia marilor pasiuni”. Semnează: Constantin Nedelcu, Dan Niriștean, Octavian Topai, Octavian Lari etc. În total vreo 10—15 nume, din care unele indescifrabile.

Cu mulți ani în urmă, cei care semnează pe spatele diplomei erau niște copii sau niște adolescenți, ucenici ai lui Dumitru Telescu la Casa pionierilor sau la clubul studențesc brașovean. Acum, ei sînt bărbați în toată firea, specialiști cu studii superioare, despre care fostul lor instructor și antrenor spune cu mîndrie: „Toți sînt băieți buni, toți au ajuns ingineri. Nedelcu lucrează la întreprinderea de autocamioane din Brașov, Niriștean la o întreprindere din Sibiu, Topai la I.T.B., Lari la o unitate din Cîmpina. M-am străduit să sădesc în ei dragostea pentru muncă, pasiunea pentru tehnica aplicată”.

Are, așadar, la activ o duzină de campioni și patru maeștri ai sportului. Sub aripa lui ocrotitoare au ajuns nume cunoscute în sportul cu



patru roți, karting sau automobilism, nu numai cei pe care i-am menționat mai sus, ci și Gheorghe Dan și Stelian Boț. De asemenea, tot el le-a dat startul de performanță lui Ludovic Balint, Daniel Mojilian sau Constantin Rusu. Despre acesta din urmă spune cu mândrie: „Rusu este nu numai un mare campion de karting, ci și un excelent preparator de motoare”.

Dumitru Telescu a luat parte la prima sa competiție automobilistică (un raliu) în anul 1964, în compania lui Octavian Rizescu, cu mașina personală 1—BV—7549. A concurat mulți ani cu această mașină, atît în țară cît și peste hotare. „Zambilica mea, spune el rîzînd, mai trăiește și astăzi, servindu-mă credincioasă ca mașină de familie. Are în urmă sa peste 600 mii de kilometri rulați și nu mă gîndesc s-o abandonez. Cum aș putea renunța la o mașină cu care am concurat de atîtea ori în concursuri internaționale, printre care și Raliul Dunării—Dacia? În 1974, cînd acest raliu a fost cîștigat de Walter Röhrl, pe un Opel Ascona, eu am sosit cu Zambilica mea, strict de serie, pe locul zece în clasamentul general. Și să nu uităm că pe atunci, în acest raliu, era concurență nu glumă!”...

Pionier în mișcarea de karting, Dumitru Telescu este, de asemenea, un înaintemergător și în cercetarea științifică. El a scos în lume (pe pistele de încercări și pe șosele) primele mașini Dacia cu motoare diesel proiectate de către membrii catedrei de specialitate a universității brașovene. „Noi, la Brașov, am îmbinat întotdeauna învățămîntul cu cercetarea, cu producția și cu sportul. În raliuri sau în cursele de viteză am urmărit, evident, obținerea unor rezultate bune, a unor titluri, dar și culegerea unor date de ordin științific și tehnic. Ne-au sprijinit și ne-au îndrumat întotdeauna în elanurile noastre profesionale sau sportive eminente dascăli ai universității brașovene, cum sînt prof. dr. ing. Gheorghe Bobescu, prof., dr. ing. Vasile Cîmpean, prof. dr. ing. Ti-

beriu Naghi și alții. De asemenea, ne-am bucurat și ne bucurăm de sprijinul entuziastului promotor al sporturilor mecanice, ing. Simion Săpunaru, care este creatorul echipei de curse Brașovia”.

În raliurile anului 1988, Dumitru Telescu a pilotat un automobil Dacia echipat cu noul motor românesc cu ax cu came în cap. Iarăși un experiment, cum a făcut atîtea altele de-a lungul anilor. Dar celălalt motor al lui, pentru raliuri, unde este? „Unde să fie, mi-a zis Constantin Nedelcu, i l-a dat lui Stelian Boț ca să puncteze în campionat și să nu cadă din divizia A”...

Auzind acest amănunt, n-am putut să nu exclam: ce inimă mare are acest om! O inimă cit roata carului!

Dumitru LAZAR

RECORD AUTOMOBILISTIC (Strict autentic)

Un cetățean din Verden (R.F.G.) a circulat timp de 25 de ani cu mașina prin oraș și prin țară fără ca poliția să-i poată reproșa vreodată ceva. Omul n-a făcut nici o gafă pe șosea, nu a fost niciodată amendat, nu a încălcat semnele de circulație și nu a incomodat vreodată pe cineva în vreo parcare. În condiții normale, un asemenea șofer este de lăudat, dacă nu chiar premiat. Iată că un control de rutină al poliției, în loc să-i ofere omului premiul meritat, îl deferă justiției, plus o amendă de 600 de mărci. Motivul: șoferul atent, prudent și politicos nu avea permis de conducere. Comical, atît cît e, este involuntar: Acuzatul, în vîrstă de 63 de ani, a condus în tot acest timp doar cu mîna stîngă, dreapta o pierduse într-un accident din tinerețe și era unicul ajutor al fiului său. „De acum încolo nu o să mai fiu util”, a spus cu părere de rău șoferul inculpat.

Nicolae CIOBANU

CE ȘTIM DESPRE

primul ajutor

Odata cu creșterea numărului de autovehicule, a crescut și numărul accidentelor de circulație a căror gravitate a scăzut în ultima vreme, datorită limitării vitezei, a aplicării frecvente a centurii de siguranță și a repetatelor recomandări audio-vizuale la prudență. Datoria celor care sosesc primii de la producerea accidentului, este de a preveni traumatismele la care sînt expuși ocupanții autovehiculului, de a reduce gravitatea lor și de a oferi (la nevoie) primul ajutor.

La locul accidentelor este indicat a impune calm și ordine, îndepărtînd persoanele inutile. Trebuie asigurată securitatea răniților, pentru a evita agravarea leziunilor provocate de accident. Trebuie protejat rănitul de frig, la care traumatizații sînt foarte sensibili și poate constitui un factor important de șoc. De asemenea, trebuie îndepărtate (pe cît posibil) frica și emoția, care, ca și frigul, sînt factori agravanți.

În cazul unor traumatisme oculare, mai ușoare sau grave, care pot fi cu dificultate tratate corespunzător la locul accidentului, este indicat a se aplica local un pansament steril (cu leucoplast sau fașă) și de a se transporta rănitul de urgență la un spital de oftalmologie. În traumatismele oculare, rapiditatea aplicării tratamentului corespunzător este un factor important în recăpătarea parțială sau totală a funcției vizuale.

De obicei sîntem puși în fața a două feluri de răniți: 1) răniți ușor, care se pot ridica singuri și pot solicita ajutor medical. Trebuie multă atenție la acești răniți mai puțin grav, ale căror lovături ascunse se pot agrava, mai ales cînd simptomul hemoragic este lent; 2) răniți grav, cu multiple accidente, dintre care unele pot pune rapid în primejdie viața.

Rapid, la fața locului, trebuie să stabilim

dacă cel rănit este conștient, omnubilat sau în comă; starea respirației, tulburările circulatorii — paloare-anxietate-agitație, extremități reci și cianozate, controlarea pulsului. Trebuie să prăvegheate; libertatea căilor aeriene și, în caz de nevoie, evitate obstrucțiile, punînd accidentatul într-o poziție de securitate. Uneori, este necesar de a se administra respirația artificială prin metoda „gură la gură”. În caz de stop cardiac trebuie recurs la masaj cardiac extern. Uneori, așteptînd transportul rănitului, poate fi necesară și utilă, în limita posibilităților, o injecție sau perfuzie cu tonicardiac, stimulente respiratorii, calmante etc. Trebuie încercat de a pune relativ un diagnostic și o localizare a traumatismelor (craniu față, regiunea naso-orbitală, torace, abdomen, rahis, fracturi sau plăgi ale membrilor etc.). Această se obține frecvent prin strecurarea mîinii sub îmbrăcăminte și palparea toracelui, abdomenului, membrilor etc. cautînd plăgi, piele tăbăcită, hemoragii etc. În limitele posibilului, este necesar de a căuta stabilirea orei accidentului, felul și violența lui, precum și numărul de răniți sau morți.

Ridicarea accidentatului este, uneori, o operație destul de complicată și complexă, trebuind cu grijă scos dintre resturile mașinii, uneori strivită. Dacă scoaterea accidentatului este dificilă și de mai lungă durată, trebuie să-i fie asigurate funcțiile vitale: respirație, oprirea hemoragiilor, menținerea gîtului, membrilor eventual fracturate într-o poziție comodă și fără presiune. Dacă accidentatul este ușor deplasabil, trebuie scos și transportat fără mișcări bruste, ridicat în axul corpului și pus pe o brancardă, evitînd ca membrele superioare și inferioare să fie suspendate sau să se miște. Imobilizînd fracturile trebuie, dacă este cazul să le și protejăm de frig, prin acoperirea cu o cuvertură sau hainele accidentatului.

Plăgile trebuie dezinfectate cu soluții antiseptice sau bactericide și pansate aseptice cu comprese sterile acoperite cu bandaj sau leucoplast. În hemoragiile arteriale sau venoase exteriorizate, pentru a preveni o pierdere mare de sînge, uneori cu risc vital, trebuie făcut de urgență o hemostază. Se încearcă o compresie deasupra plăgii și, în cazuri excepționale, se aplică un garou (mai ales la plaga unui mare trunchi arterial a unui membru). Cel mai indicat este a efectua o compresie digitală, apoi a se pune un pansament compresiv. Trebuie evitată aplicarea de pense hemostatice, care pot leza artera și face dificilă cicatrizarea ei.

În cazul unor arsuri, nu trebuie dezbrăcat accidentatul, ci acoperit cu lenjeria proprie,

evitând infectările, contaminările exterioare.

Fracturile membrelor trebuie imobilizate imediat și pe cât este posibil suprimată durerea și evitate simptomele de șoc. Se poate cu grijă reduce parțial sau total deplasările importante ale membrelor fracturate (mai ales în caz de fractură deschisă) pentru a se evita complicațiile (deschiderea unui focar secundar, riscul ischemiei prin compresiune vasculară, necroză secundară cutanată). Imobilizarea se face cu atele; pe membru superior, atela se imobilizează printr-un bandaj aplicat pe membrul fracturat și torace; pentru membrul inferior, dacă nu avem atelă, putem s-o înlocuim cu o tijă de lemn care să cuprindă în întregime membrul.

Leziuni rahidiene (ale coloanei vertebrale). Coloana vertebrală (rahisul) este vulnerabilă la nivelul tuturor segmentelor sale, mai ales în regiunile cervicale și dorso-lombare, care sînt mai expuse, putînd secționa măduva și provoca paralizii generale sau exitusul instantaneu. Trebuie să ne asigurăm înainte de a imobiliza un rănit suspect de leziuni rahidiene că nu prezintă semne chiar discrete de atingere medulară sau radiculară. Trebuie evitat: a) a deplasa un astfel de rănit fără necesitate imediată; b) a-i menține capul înainte și trunchiul

pe bazine; c) a menține rănitul în poziție culcată. Contrar, dacă accidentatul a fost aruncat în afara autovehiculului, trebuie menținut culcat pe spate, fără a-l deplasa și, în cazul unui pericol (al șoselei, incendiu etc.) a-l muta pe un alt loc, menținîndu-i axul cap-gît-trunchi și exersînd o ușoară tracțiune asupra capului și gîsnelor. În amîndouă cazurile transportul este preferabil a fi făcut pe o saltea sau brancardă.

Pîna la sosirea mașinii salvării sau a altor mijloace de transport pînă la cel mai apropiat spital, este indicat, după acordarea ajutorului necesar răniților, de a verifica și îndepărta bucățile de sticlă sau tablă răsîndite pe șosea, pentru evitarea unor noi accidentări; de a semnala la o distanță de 100–200 metri înainte și după accident, cu lămpi (seara-noaptea), triunghiuri de semnalizare sau chiar cu mîna. De a transmite telefonic sau prin alți conducători auto, solicitarea ajutorului sanitar pentru evacuarea răniților, indicînd poziția (borna kilometrică) și eventual situația accidentărilor. La sosirea ambulanței sanitare, este recomandat a nu jena personalul medical, evitînd aglomerarea în jurul răniților.

dr. Aurel ROSIN



„Autoturismul este piciorul motorizat” afirmă constructorul mașinii din imagine. De meserie pielar, el a reușit să dovedească pricepere și într-o profesiune care necesită cu totul alte cunoștințe.

OGLINZI RETROVIZOARE

IMPRUDENTUL

Vede sensul real al conducerii preventive numai după ce se răstoarnă (cu mașina).

PROVERB (ACUSTIC)

Cine are clacson ascultător deseori "tace".

POSTUL DE CONTROL

Ca și adevărul; e „ocolit” de cei care se tem de el.

ALCOOLTESTARE

...Sau „respirația” trădează pe cel care respiră...

„ÎNCĂLȚĂMINTEA” AUTOMOBILULUI

Nu provoacă rosături șoferului, ci doar necazuri și neplăceri.

ARTE PLASTICE

Automobilele care picură (ulei, antigel, benzină...) pictează „hărți” pe asfalt.

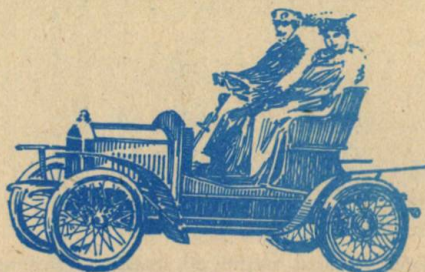
PORTOCALA ÎNCEPĂTORULUI

„Fruct” mai proaspăt ca în prima zi a mirării examinatorului...

NORMELE CIRCULAȚIEI RUTIERE

Sînt de o siguranță enciclopedică!

Mihai MATEICIUC



DEFICITUL VIZUAL

Esențial este să vezi bine și repede cînd conduci un autovehicul. Statistici recente ale circulației rutiere arată că 1/3 din accidentele autovehiculelor au drept cauză un deficit vizual, fie direct (prin diminuarea vederii) fie indirect (prin lipsă de atenție la stimuli vizuali). Odată cu mărirea traficului rutier și creșterea vitezei autovehiculelor, precum și a parcului de mașini, este necesară și o perfectă cunoaștere a defectelor vizuale, mai ales în cazurile limită și încadrarea examenului oftalmologic conform Congresului de oftalmologie 1950 de la Londra și a regulamentului nr. 153 din ianuarie 1964 al Ministerului transporturilor pentru conducătorii auto, regulament care se aplică și în prezent în țara noastră.

Un rol important în prevenirea accidentelor rutiere constă și în depistarea și, eventual, corectarea tulburărilor vizuale. O scădere a vederii, o alterare a câmpului vizual, o anomalie a percepției culorilor, o tulburare a vederii nocturne și a adaptării la întuneric și lumină după orbirile nocturne ale farurilor mașinilor din sens opus, sînt preocupări permanente ale medicilor oftalmologi în cadrul examenelor periodice sau fișa medicală.

Acuitatea vizuală (vederea), în cazul unei tulburări de refracție, se poate ameliora prin ochelari sau sticle de contact corectoare. Vederea centrală, expresia calității funcției musculare (pata galbenă), care reprezintă proprietatea de a vedea clar obiectul fixat, se examinează pentru fiecare ochi separat în camera obscură la optotip, periodic la 3—5 ani, pentru șoferii amatori, și la un an pentru profesioniști, de către medicul oftalmolog. Stări patologice oculare sau accidente intercurrent pot scădea parțial vederea mono sau binoculară. Persoanele cu vedere monoculară (Monoftalmi), afagi (după operația de cataractă), cu strabism (alternant-divergent-convergent), cu anisometropii mari (diferențe de vedere între cei doi ochi) și care nu se pot corecta cu ochelari sau lentile de contact, prin pierderea vederii binoculare au simțul profunzimii (distanța dintre obiecte-vehicule) alterat și mașinile pe care le întîlnesc li se par că circulă mai repede. În aceste situații, neîncadrîndu-se în baremul medical, își pot pierde dreptul de a conduce un autovehicul. Statistici evidențiază că cei cu vederea practic monoculară, au provocat de 2—3 ori mai multe accidente rutiere decît conducătorii auto cu vedere binoculară.

Prin cîmp vizual se înțelege întinderea spațiului pe care fiecare ochi, rămîind

ȘI CONDUCEREA AUTO

imobil, îl poate percepe. Conducătorul auto trebuie să, aibă o vedere periferică bine adaptată, pentru a utiliza în totalitate, în bune condiții, câmpul vizual. Vederea periferică a câmpului vizual este cu atât mai slabă cu cât ne îndepărtăm de maculă (pata galbenă); ea este diferențiată pentru perceperea mișcărilor, știind că o mișcare redusă este mai ușor percepută dacă obiectul mobil nu se găsește în axa vizuală, deci atunci când imaginea cade pe retina periferică. Partea cea mai sensibilă a retinei se găsește la $10-15^\circ$ de maculă, scăzând progresiv spre periferie, este necesară o vedere bună laterală (periferică), pentru a observa obstacolele ce apar inopinant. Dacă câmpul vizual este redus, conducătorul auto se orientează dificil, mai ales seara și noaptea, când drumurile nu au puncte de reper vizibile (pomi, case, stâlpi, persoane etc.), care zăuza rețin atenția. Întinderea câmpului vizual intervine și în perceperea reliefului (distanța între obiecte) vederea spațială. De asemenea, câmpul vizual este sensibil la mișcările obiectelor, percepând obiecte foarte mici și declanșând astfel rotirea globilor oculari pentru a plasa aceste obiecte în vederea centrală și a putea fi identificate; deci, ochii se deplasează pentru a explora ansamblul câmpului vizual. Oboseala vizuală, intoxicația alcoolo-tabagică, boli oculare etc. determină o strîmtoare a câmpului vizual periferic și o diminuare a sensibilității deplasărilor asemănătoare facultății de apreciere a distanței și vitezei.

Simțul luminos este facultatea ochilor de a se adapta la intensități diferite de lumină; celulele cu bastonașe ale retinei reprezentînd aparatul senzorial pentru luminaj slab — vederea scotopică-nocturnă, iar celulele cu conuri specializate pentru vederea fotică — vederea de zi — vederea formelor și a culorilor. Câmpul vizual de zi este diferit de câmpul vizual de noapte. Unele persoane văd slab sau deloc noaptea datorită unei insuficiențe de sensibilitate a celulelor cu bastonașe. Acestora li se recomandă să evite total conducerea auto seara sau noaptea. Proiecția puternică a farurilor ce vin din sens opus determină conducătorilor auto o pierdere momentană a adaptării, datorită disproporției dintre luminajul retinei și sensibilitatea la lumină, ce determină un șoc vizual dureros corespunzător reflexului de apărare, cu contracție pupilară și reacții nervoase corticale, urmate de perturbări vizuale ce durează pînă la dispariția luminii farurilor.



Sînt însă și persoane care necesită un timp mai mare de adaptare de la lumină la întuneric și de la întuneric la lumină, cărora li se recomandă a evita pe cît posibil conducerea auto nocturnă. 8—10% din bărbați și 0,8—1% din femei au o diminuare totală sau parțială a simțului culorilor (cromatic); acromatopsie — reducere totală a simțului culorilor și discromatopsie — reducere parțială. Daltoniști — protanopie, cei care nu disting culoarea roșie, deutanopie — cei care nu disting culoarea verde, și tritanopie — cei care nu disting culoarea albastru.

De calitățile acuității vizuale și ale câmpului vizual depind reflexul care, în final, corespunde perioadei scurse între perceperea vizuală a informației și începutul manevrei pe care o impune. Medicul oftalmolog ar trebui să depisteze, prin examinări periodice, pe cei cu defecte pe vedere, iar psihologul, prin metodele pe care le folosește, să depisteze aptitudinile psihomotorii ale conducătorilor auto.

dr. Aurel ROSIN



— Problema nu-i ușoară deloc... Lipsesc niște prezoane, niște splinturi, dar mai ales niște Kent-uri la ambreiaj...

DESPRE TIPURI DE PERSONALITATE, FACTORI DE RISC CORONARIENI ȘI CONDUCEREA AUTO

Cercetările din ultimi ani încep să aducă din ce în ce mai multe dovezi că la factorii de risc cunoscuți ca precipitanți ai accidentelor coronariene (hipercolesterolemie, hipertensiune arterială, fumat, diabet zaharat, sedentarism, supraponderie corporală, antecedente heredo-colaterale) se adaugă și **tipul de personalitate**.

Astfel s-a constatat că indivizii cu **tipul zis A**, de personalitate, adică cei foarte ambițioși, grăbiți, în permanentă criză de timp, agresivi, vorbind tare, argumentând cu pumnii strinși, dorind să-și impună mereu punctul de vedere și să aibă întotdeauna ultimul cuvânt, în timp se îmbolnăvesc de infarct miocardic în procent semnificativ mai mare decât cei calmi, relaxați cu activitate mai bine organizată și care știu să spună mai des „da, ai dreptate, eu am greșit”.

O variantă a tipului A de personalitate care și ea favorizează apariția infarctului miocardic este tipul zis „sisific”. Se cunoaște legenda mitologicului Sisif condamnat să ridice fără odihnă pe panta unui munte o piatră grea care aproape de vîrf cădea înapoi de fiecare dată.

Cei cu tipul sisific de personalitate sînt vesnic nemulțumiți, crispați, se consideră mereu nedreptățiți, suferă cînd alții reușesc, nu își apreciază corect posibilitățile și nu înțeleg că în societate nu pot fi toți directori sau sefi.

Cercetări cu metode bioradiotelemetrice (înregistrări de la distanță ale unor reacții fiziologice, ale ritmului inimii, electrocardiogramei, electroencefalogramei, respirației etc.) au arătat ce alterări spectaculoase ale funcțiilor unor organe de primă importanță se înregistrează la parașutiști între momentul lansării și cel al deschiderii parașutei, la oratori cînd vorbesc cu prea mult patos, la actori pe scenă în timpul unor replici violente însoțite de gesturi bruște, taioase, la chirurghi în momentele de

maximă tensiune ale unor operații, la aviatori mai ales în picașe, la decolare și aterizare, la conducătorii auto (chiar profesioniști) în timpul unor depășiri cu mare viteză sau la risc, în curbe, în momente de vizibilitate scăzută, etc.

Dacă ne gîndim la tensiunea nervoasă, la presiunea intracerebrală, la revărsarea mare de adrenalină care biciuiește inima în împrejurările menționate mai sus și aproape permanent în cazul celor cu tipul A și tipul sisific de personalitate, vom înțelege ușor procentul mare de infarcte miocardice și de accidente cerebrale înregistrat la astfel de subiecți.

Am obiceiul ca în fiecare dimineață cînd mă așez la volan să-mi impun calm și relaxare. Chiar dacă timpul mă presează și mă surprind făcînd gesturi grăbite, mă controlez și încerc să mă stăpînesc și să-mi încetinesc ritmul. O veche experiență mi-a demonstrat că pentru un minut două cîștigate, plătesc cu transpirație, tahicardie și o serie de neatenții.

Cînd intru în trafic mă uit la cei din jur și regret cînd văd figuri încruntate și crisplate, parcă angajate într-o luptă acerbă cu volanul și cu cei din jur!

Deoarece conduc de un număr nemărturisibil de ani, am învățat că **arta de a conduce un automobil constă în special în a nu brutaliza mașina și în a te feri de ceilalți**. De aceea sînt mereu atent la intenția celor de lîngă mine, privesc în oglinda retrovizoare să văd cu ce viteză vin cei din spatele meu la stop sau cînd trebuie să încetinesc.

Dacă un confrate de trafic mă luminează cu farurile, mă dau la o parte. Poate că el are o treabă urgentă și fac aceasta pentru toți cei care nu m-au înțeles cînd chemat la o urgență cardiologică adresam apeluri disperate, cu farurile și clacsonul celor din jur ca să-mi libereze drumul.

Tot timpul parcursului obișnuiesc să discut cu mine însumi și mă cert cînd trec prea aproape de altă mașină pe care puteam să o acroșez, sau cînd mă „înfig” într-o depășire nemotivată („ce te-a apucat acum?” îmi zic, „dacă apărea unul după colțul acesta ce te făceai?”), sau dacă aud ambreiajul „lovit” la o cuplare mai brutală, sau dacă „tipă” cauciucurile la un viraj.

Și în încheiere o problemă care doar aparent nu are legătură cu cele discutate. În țara noastră o dovadă evidentă de progres este și marea răspîndire a turismului automobilistic. Dar acest fapt pozitiv nu trebuie să contribuie la deteriorarea frumuseților patriei noastre. Ca automobilist sufăr cînd văd ce rămîne pe Valea Cerbului sau pe Transfăgărășan după marile sărbători ale noastre, în urmă automobilisților parcați pe iarbă, (sticle goale, cutii de

conserve, hirtii, pungi de plastic, etc (pe care trebuie să le strînga apoi copii de la scolile din Bûsteni, de exemplu). Nu-i tremură oare m na celui care aruncă hirtii pe iarba  nt n nd natura, în loc să le pună într-o pungă de plastic si s  le arunce la gunoi acasă?

Cel pe care l-am auzit de cur nd pe Valea Cerbului  ndemn ndu- i copii: „la vezi ma,

po i sa love ti cu piatra panoul ala?” (pe care scria „Pastrați frumuse ea Vaii Cerbului”) este desigur de tipul A de personalitate! Vorba aceea veche: „Cine are urechi de auzit să audă”!

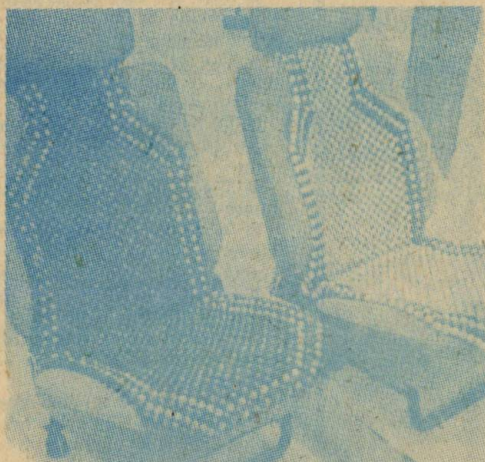
Dr. Valeriu IONESCU
Institutul de Fiziologie Normală
 i Patologică „D. Danielopolu”
Bucure ti



fotomozaic



• Tabla  nlocuie te piatra! Monumentul preistoric din sudul Angliei, faimosul Stonehenge, l-a  nspirat pe un canadian din ora ul Toronto, în realizarea construc iei din  magine, la care a folosit epave de autoturisme  i pe care l-a botezat prin analogie „Autohenge”!



• Confortul acestor fotolii este asigurat de husele confec ionate din bile de lemn, care efectuează permanent un discret, dar efica e, masaj al spatelui.



• Autorit  ile portului vest-german Bremen experimentează cu succes celulele solare pentru aprovizionarea cu energie electrică a semnalizării unui tronson de  osea. Ghinionul stă în faptul că celulele plac deosebit autoturismilor, care  i le „ nsu esc” cu predic ie.

RECOMANDĂRI DIETETICE PENTRU CEI DE LA VOLAN

Alimentația joacă un rol important în asigurarea condițiilor normale pe care se bazează aptitudinile de conducere auto. Cum aproximativ 90% din accidente rutiere sînt determinate de erori ale conducătorilor auto, dieteticienii, într-un simpozion internațional recent privind alimentația conducătorilor auto, au stabilit unele recomandări:

Să nu se pornească în cursă după mese copioase care pot determina o hiperglicemie, perturbări digestive și după care organismul este plin de efort digestiv; de asemenea, nu se recomandă nici un post alimentar prelungit, care provocînd o hipoglicemie, poate perturba sistemul nervos și atenția conducătorilor auto. Este recomandabil să se aștepte 30—45 minute după alimentare înainte de a porni la drum. Să nu se conducă mai mult de 200—300 km sau 3—4 ore fără a se face mici pauze de 10—30 minute, pentru a se aera, precum și pentru evitarea oboselii musculare, nervoase și diminuarea atenției, perioadă în care se poate și alimenta în cantități reduse (fără băuturi alcoolice sau fără luarea de medicamente tranchilizante sau hipnotice). Întotdeauna trebuie o alimentație moderată, care să evite foamea. Se poate consuma cafea în doze moderate. Este preferabilă o alimentare în timpul opririi autovehiculului, decît a se alimenta sau a bea în timpul conducerii auto. Alimentele consumate în timpul pauzelor de șofat, este preferabil a fi ușor digerabile, de volum redus și cu mare valoare calorică.

dr. Aurel ROSIN



FEL DE FEL



• Deși este deosebit de aspectuos, sugerînd un turist, aparatul din parcare rămîne un simplu „mîncător” de monede.



REFLECȚII

● *Pină nu te lovești cu capul de parbriz, nu porți centura de siguranță.*

● *Vrabia mării visează – șoforul... cale liberă.*

● *Unde nu-i cap, vai de picioare – că trebuie să le obișnuiești cu mersul pe jos.*

● *Cine se scoală de dimineață, departe ajunge, dacă are mașina bine întreținută.*

● *Ce ție nu-ți place, altuia nu-i face – că odată și odată vei fi și tu pieton.*

● *Ce-i în mină nu-i minciună... e volanul.*

● *Întotdeauna recunoaște cînd a încălcat regulile de circulație, dar se tocmeste cînd e vorba de amendă.*

● *Niciodată nu face curse clandestine pe distanțe lungi...*

● *E tot timpul cu ochii în patru atunci cînd are un pasager, pe bancheta din spate.*

● *E foarte politicos cu agentul de circulație cînd i se cer actele la control, dar după aceea...*

Otto LEVAI

CUM PROCEDĂM ÎN CAZUL UNEI LIPOTIMII (LEȘIN)?

Pe stradă, în autoturism, autobuz, într-o sală de spectacole, la locul de muncă și chiar acasă simțem în situația de a vedea cum un om își pierde cunoștința. Care sînt cauzele acestei tulburări? Cele mai frecvente și mai grave sînt șocul și hemoragia. Ele duc la oprirea circulației singelui spre creier, fapt ce determină pierderea cunoștinței în decurs de 6 secunde, datorită lipsei de oxigen în creier. Dar anemia cerebrală se poate produce și printr-un simplu spasm vascular cerebral. Un astfel de spasm duce la pierderea instantanee și pentru scurt timp a cunoștinței. Astfel se produce cel mai frecvent leșinul sau lipotimia. El se semnalează îndeosebi la bolnavii cardiovasculari, hipotensivi-hipertensivi cu nevroză astenică, anemie, debilitate, diabet etc. Abuzul de tutun și de cafea, aerisirea insuficientă a încăperilor, a autoturismului, starea de extenuare sau de oboseală prelungită, insomniile și chiar foamea sînt cauze frecvente ce pot declanșa stări de leșin. În aceste cazuri, pulsul și bătăile inimii nu se modifică substanțial, ele fiind încă percepute.

Intrucît leșinul poate avea diferite cauze, și manifestările lui sînt diferite în funcție de aceste cauze.

Astfel, în sincope, bătăile inimii și pulsul se modifică și pot dispărea. Uneori, în cazul accidentelor auto grave, electrocuțiilor, asfixiațiilor și înecațiilor se poate opri și respirația (sincope respiratorie). Sincopele pot fi de natură nervoasă, provocate în urma unor emoții violente, epilepsie, isterie, dureri intense, loviri în zonele reflexogene — cap, plex, bărbie, gît, testicole; de natură cardiacă sau vasculară (declanșate de infarctul de miocard, angină pectorală, hipotensiune arterială, hemoragii).

Sincopea gravă depășește 5—6 minute și poate pune în pericol viața bolnavului. În această situație este necesar să se facă masaj cardiac extern. Dacă ea se datorează opririi respirației, este necesar să se facă bolnavului de urgență respirație artificială, prin metodele „gură la gură” sau „gură la nas”.

Primul ajutor în leșin este pe cît de simplu pe atît de eficace. În scopul combaterii insuficienței circulatorii și a anemiei cerebrale, pentru a asigura o bună circulație a singelui și deci irigarea cu sînge a creierului, bolnavul va fi așezat în poziție orizontală pe spate, cu capul mai jos decît trunchiul și membrele inferioare. Concomitent se vor deschide ferestrele camerei, ale autoturismului în care este bolnavul. În aceste condiții, el își va recăpăta cunoștința.

Stropirea feței cu apă rece și lovirea cu palmele peste obraji determină o excitație externă, suficientă pentru a readuce bolnavul în simțire; de asemenea, mirosirea de

către acesta a unor esențe puternice, cu rol de excitanți ai mirosului (oțet aromatic, apă de colonie, eter, amoniac etc.). Efectul favorabil al acestor excitanți asupra celui care a leșinat se explică prin faptul că de cele mai multe ori cauza leșinului este de natură reflexă, nervoasă, deci un simplu spasm al vaselor de sînge care irigă creierul.

După ce bolnavul își recapătă cunoștința, este necesar să mai rămînă în aceeași poziție minimum 15 minute, pînă la completa dispariție a senzației de slăbiciune, ce persistă de obicei după leșin.

Tratamentul care completează primul ajutor în cazul unor sincope grave, administrarea de oxigen, injecțiile cu diferite tonice sau intracardiace va fi aplicat numai de către medici, la care trebuie dus de urgență bolnavul.

dr. Aurel ROSIN



ZGOMOTE NORMALE SAU ANORMALE!



La orice tip nou de autoturisme, după un număr de kilometri rulați, pot apărea la motor sau la celelalte ansambluri unele zgomote, avînd drept cauză fie o exploatare îndelungată, fie o întreținere deficitară sau un incident aleatoriu provenit de la un defect ascuns sau complex.

1. MOTORUL

Cu toate că, în general, defectele ce pot apărea la un motor sînt cunoscute, numai specialiștii pot depista — după zgomot — locul (piesa) și cauza care a produs defecțiunea.

La motoarele Olcit se pot recunoaște ușor unele zgomote — clasice — cum ar fi: joc anormal de culbutori (0,20 mm este jocul normal reglat cu motorul rece atît la admisie, cît și la evacuare; dacă jocul este mai mare decît cel normal, această defecțiune se recunoaște cu ușurință după zgomotul tipic și trebuie adus în limitele normale). Dacă jocul este mai mic, motorul se supraîncălzește și crește consumul de benzină. Oricum, este de preferat un joc mai mare la culbutori decît un joc mai mic, din cauză consecințelor respective în timp. De aceea vă recomandăm ca la fiecare două schimburi de ulei, respectiv la 15 000 km, să se execute reglajul culbutorilor. În acest fel evitați o uzură anormală a axului cu came, un piston gripat, o supapă gripată ș.a.m.d.

Totodată, pentru a se evita unele erori cu consecințe neplăcute, se recomandă posesorilor de autoturisme Olcit ca la apariția oricărui zgomot suspect, să consulte specialiștii unităților service, fără a încerca alte experiențe.

2. CUTIA DE VITEZE

În limite rezonabile, în una sau mai multe trepte, cutia de viteze tip „G” — fiind foarte compactă, din combinațiile de toleranțe în limitele prescise — poate avea un zgomot spe-

cific ca un șuiurat („șirenaj” — în limba franceză), zgomot care nu reprezintă o defecțiune.

În regim de ralanti al motorului, la unele cutii de viteze, dacă se apasă pedala de ambreiaj, dispăre un alt zgomot (fișit), care, de asemenea, nu reprezintă un defect, cutia putînd funcționa normal.

Există însă alte zgomote — clasice — care, corelate cu funcționarea anormală (de exemplu, nu intră într-o treaptă, „sare” din viteză ș.a.) pun în evidență unele defecte regăsite la toate cutiile de viteze (sincroane uzate, sistem de comandă și înzăvorire defect ș.a.), ce pot fi remediate numai la atelierul service.

3. SISTEMUL DE FRÎNARE

În sistemul de frînare pot apărea mai multe tipuri de zgomote. În primul rînd, la acționarea frinei de serviciu a unei mașini noi sau care a staționat o perioadă mai îndelungată de timp, datorită oxizilor formați pe suprafața de frînare a discurilor, poate apărea un zgomot specific, care dispăre de la sine prin exploatarea autoturismului sau prin lustruirea suprafeței cu șmirghel. Al doilea zgomot poate fi cauzat de montarea incorectă a capacului de protecție a plăcuțelor față sau spate, fapt care conduce la producerea unui zgomot ce se remediază cu ușurință, prin montarea corectă a capacului de protecție.

A treia categorie de zgomote se produc odată cu uzura normală a plăcuțelor de frînă. Pentru uzura plăcuțelor din față se aprinde un bec roșu în bord (după un parcurs de cca 35 000—40 000 km), iar pentru uzura celor din spate, apare un zgomot puternic (metal pe metal) de obicei după 15—20 000 km.

Amînarea înlocuirii pieselor uzate cu plăcuțe noi conduce la deteriorarea suprafeței discurilor. Totodată, se precizează că odată cu uzura plăcuțelor de frînă sau prin pierderi de lichid de frînă se poate aprinde becul roșu al indicatorului de nivel lichid frînă din bordul autoturismului.

Montarea plăcuțelor noi sau completarea cu lichid de frână, după ce s-a descoperit cauza pierderii de lichid, conduce la stingerea becului roșu din bord.

La acționarea în forță a pedalei de frână, poate apărea un al patrulea tip de zgomot, în cazul în care discurile de frână sînt ovalizate. Acest fenomen se simte și în pedală, deoarece aceasta are tendința de a se deplasa, pulsatoriu, în sens invers apăsării ei. Defecțiunea impune înlocuirea discurilor cu piese noi.

4. SUSPENSIA FAȚĂ

Pe parcursul folosirii autoturismului, în funcție de modul de exploatare al acestuia, pe drumuri neamenajate, cu gropi etc., precum și în funcție de stilul în care este condus, pe puntea din față apar zgomote specifice care în timp își măresc intensitatea. Aceste zgomote se datoresc uzurii, în primul rînd, a bușelor braț superior B (vezi fig.), zgomote care dispar odată cu înlocuirea bușelor respective.

De asemenea, în funcție de stilul de conducere, pot apărea uneori uzuri — clasice — la pivotul superior (C), la pivotul inferior (D) și la articulația superioară a amortizorului față (E).

Conducerea autoturismului în diferite condiții de drum poate duce la deteriorarea burdufului (A) planetarei la partea dinspre roată, unde condițiile sînt mai susceptibile de a se produce deteriorarea lui. Dacă se circulă în continuare fără a se înlocui burduful, unsoarea va fi îndepărtată din articulația Rzeppa, care se va uza rapid. Zgomotul produs se recunoaște ușor ca „zgomot de planetară”, în special la circulația în curbe. Această defec-

țiune impune înlocuirea planetarei uzate sau numai a articulației cu bile tip „Rzeppa”.

Un alt zgomot clasic, de rulment uzat, pe puntea față sau spate, se recunoaște ușor la circulația pe drumuri asfaltate, rulînd liber, fără a fi cuplată cutia de viteze.

5. SISTEMUL DE DIRECȚIE

Condițiile de rulare diferite, îndeosebi pe drumuri neamenajate, pot cauza uzura rotulei, a bieletei de direcție care se simte la volan în timpul rulării autoturismului, acesta avînd tendința de a devia ușor de la direcția normală.

Uzura bușelor palier volan de asemenea conduce la producerea unui zgomot care se simte la nivelul volanului, la circulația pe drumuri pietruite, cu denivelări.

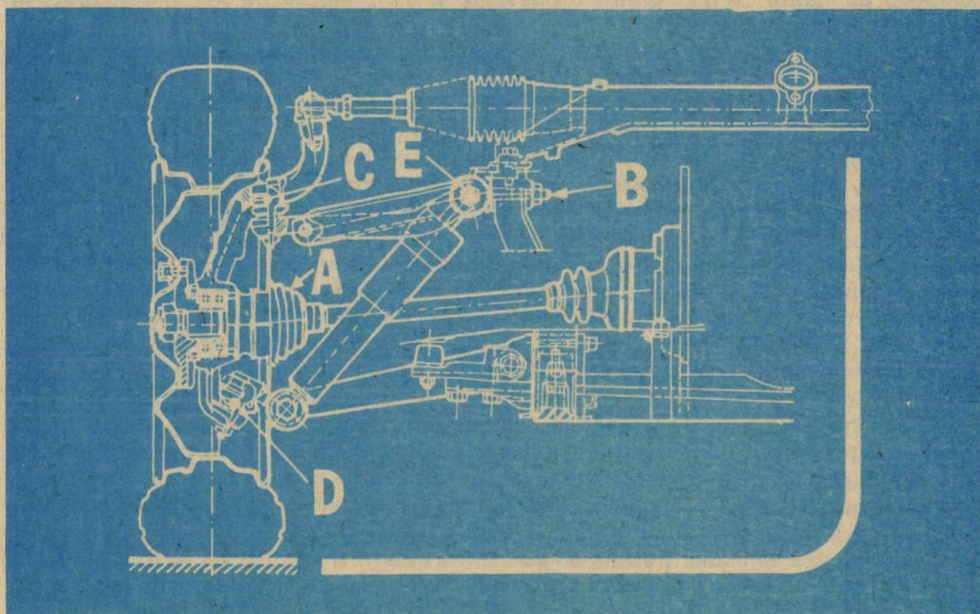
6. PUNTEA SPATE

Un zgomot specific ce poate apărea uneori la puntea spate, după un rulaj îndelungat, este un „scîrțit” care impune ungerea în unitățile service a palierelor punții spate.

7. CABLUL DE KILOMETRAJ

Este, de asemenea, un zgomot clasic ce poate apărea la orice tip de automobil și care se observă prin vibrația acului indicatorului de viteză. Acesta dispare odată cu înlocuirea cablului de kilometraj inferior sau superior.

Traian CANȚA



ULTIMELE OMNIBUZE CU CAI



La 11 ianuarie 1913, ultimul omnibuz cu cai din Paris a efectuat cursa finală — Medeleine—Bastille, lăsând loc autobuzelor și tramvaielor.

Istoria transporturilor rutiere pariziene păstrează în documente numele celui care la 1660 a avansat ideea creării transportului în comun: este, de necrezut, al filozofului și matematicianului Blaise Pascal! El a propus exploatarea în comun a mai multor vehicule cu cai, care să circule „pe trasee determinate, la intervale regulate, indiferent de afluența străzii, la un preț modic de cinci sols!” Marchizul de Roanne, asociat cu câțiva prieteni, a obținut privilegiul care i-a permis realizarea proiectului lui Pascal.

Primele vehicule au început să circule la 18 martie 1672. Parlamentul n-a înregistrat patentul de concesiune, decît cu condiția expresă că „soldații, pajii, lacheii și alți oameni îmbrăcați în uniforme... n-au voie să circule cu aceste blestemate trăsură...”

Parizienii s-au îndrăgostit repede de vehiculele vopsite în bleu-azur, ornate cu frunze de aur, conduse de vizitii îmbrăcați în haine galonate. Dar aceste vehicule grele, rău adaptate străzilor prost pavate, se deplasau încet. Scumpirea tarifului la șase sols le-a fost fatală. În 1677 au dispărut.

A trecut un secol și jumătate pînă cînd un bătrîn colonel de-al lui Napoleon, Baudry, reia ideea, în orașul natal, Nantes. Gîndul lui a fost să nu folosească trăsură, ci diligențe, care puteau să transporte 15 persoane deodată. Le-a dat denumirea de omnibuze, de la expresia latină semnificînd „pentru toți”. La 20 ianuarie 1828, primele omnibuze au fost puse în circulație și la Paris. Se spune că succesul lor a fost asigurat rapid, de faptul că una dintre frumusețile vremii, ducesa de Berry, călătorea, incognito, cu una dintre ele...

Vizitiul anunța plecarea și prezența vehiculelor printr-un veritabil concert de trompete, pe care le acționa cu piciorul. El se oprea la cerere, pentru ca o „frumoasă călătoare” să urce, fapt ce a inspirat pe un scriitor al epocii, Ernest Fouinet să scrie: „Omnibuz francez, tu ești nu numai comod, tu ești și galant!” Iar un altul: „Ce minunată școală dramatică este omnibuzul! Acolo întîlnești o limbă simplă și naturală, peripeții neașteptate, conflicte neprevăzute, intrări și ieșiri din scenă...”

Scurt timp s-au creat companii numeroase. În 1853 a fost pus în circulație omnibuzul cu imperială „care se golea la primele picături de ploaie...” În 1859, prefectul Parisului a înființat Compania generală a omnibuzelor, cu o rețea de 25 de linii, fiecare desemnată de o literă a alfabetului. Compania dispunea de 506 omnibuze, care erau trase de 6700 de cai și transporta anual 66 de milioane de călători.

În 1866, cronicarul unui cotidian parizian deplîngea situația unor meseriași rămași fără clientelă datorită transportului cu vehicule publice și, mai ales, soarta pietonului, căruia îi place să hoinărească nepăsător la ce se întîmplă în jurul lui pe străzi: „Omnibuzul, util într-adevăr, a creat destule nemulțumiri: cizmarul plînge că se uzează mai puțini pantofi, că el (omnibuzul) a spulberat acea stare dulce de farniente, de visare, pe care noi parizienii, o numim flănerie...” Dar tot el vine cu o propunere, care a revoluționat strada: „pentru a te plimba liniștit, este nevoie să lărgim trotuarele, pentru a putea căsca liniștiți gura la galantare, fără să-ți fie teamă că vei fi improșcat cu noroi de aceste imense vehicule; trebuie să poți trece strada și bulevardul fără să-ți fie frică că vei fi zdrobit, trebuie pus punct vacarmului infernal care face imposibilă conversația cu pietonul întîlnit...”

MOZAIC



• Fotografia a fost luată pe cimpul de depozitare al unei mari întreprinderi elvețiene de „prelucrat” epavele de autoturisme, care „meltează” 70 000 de vehicule pe an, furnizind industriei 42 000 tone de fier.



N-am sa inteleg deloc de ce ū spune „proba de coasta” si nu „proba pe bolovani”.



• Un polițist restituie permisul de conducere unei conducătoare auto ceva mai avansată în vîrstă. Mai privește o dată fotografia și-i spune: „Adevărul, doamnă, este că dacă totuși, dv. sînteți aceasta din fotografie, nu mai puteți avea privilegiul de a conduce un autoturism”.

• Cînd primul metro a fost inaugurat la Londra, călătoria era însoțită de reguli foarte drastice: „Însoțitorii nu trebuie să permită nici unui călător să rămînă în picioare în timpul rîlării, ci să-l oblige să stea pe scaune sau pe dușumea. În caz de refuz, ei trebuie să-l dea pe recalitrant în mîinile poliției”. Aceasta pentru că sistemul de frinare era deosebit de „nervos”.

• Soția năvălește în salon, unde bărbatul privea la televizor și plîngînd că a zgîriat automobilul parcîndu-l în garaj, spune: „Încă o dată îmi dau seama de cît adevăr ai tu în toate. Nu te-am ascultat cînd îmi spuneai să fii atentă că ușa garajului este prea strîmtă...”

• Un băiețel, întorcîndu-se tîrziu de la școală, explică tatălui său:

— Cînd leșeam pe poarta școlii, doi domni mi-au cerut să iau loc într-un mic autoturism și să defilez cu ei pentru beneficiul ligii antialcoolice!

— Foarte bine, dar care a fost rolul tău?

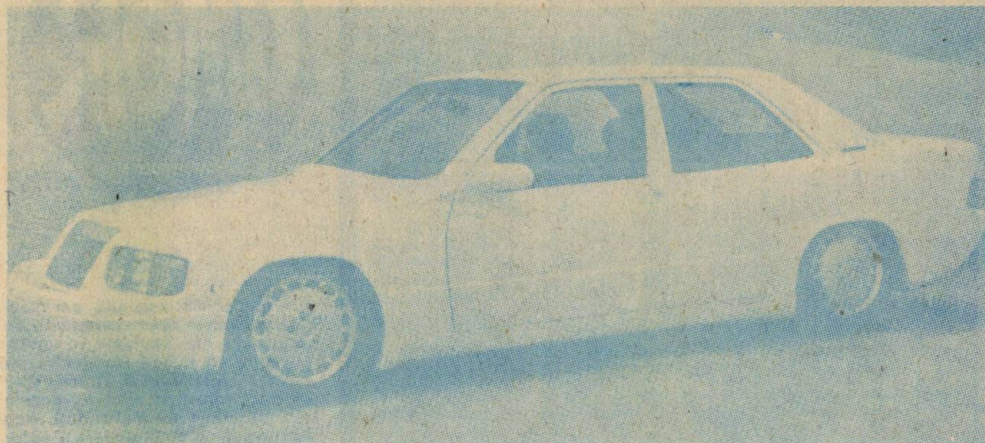
— Eu purtam o pancartă pe care scria: „Dacă mă aflu în acest loc, este pentru că tatăl meu bea!”

• Despre Juan Manuel Fangio se spune că este un mare gurmănd, dar, în același timp și un mîlțios cu amfifroanele care îi cer părerea despre cele servite la masă. Odată, fiind invitat în Franța, la prietenii vechi, gazda îl întreabă insistînd:

— Dar despre acest păstrăv, ce gîndiți domnule Fangio?

— Doamnă, despre ce-o fi făcut în viața lui nu știu nimic. Dar gîndesc că sfîrșitul putea să-i fie mai bun!

BERLINĂ CU EFECT DE SOL



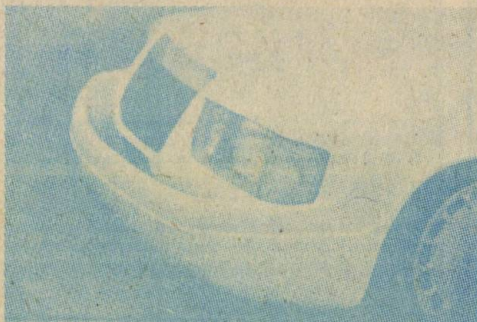
Mercedes-Benz 190 este o berlină de serie, care beneficiază de o formă aerodinamică în mod particular, fapt ce a stimulat pe mulți carosieri de excepție să o bricoleze, încercând și reușind coborîrea cifrei acestui coeficient.

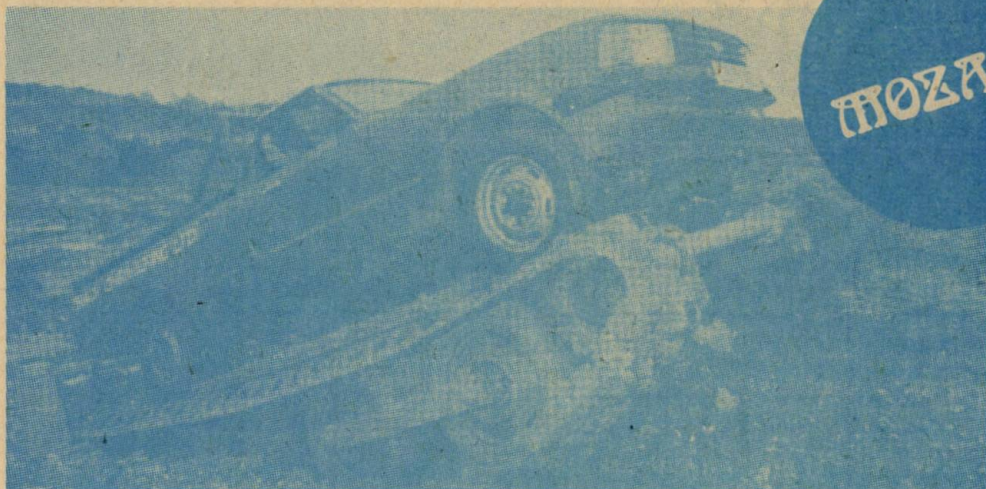
Iată-l, și pe faimosul carosier Luigi Colani interesat să realizeze un Mercedes, ale cărui eleganță și aerodinamicitate să fie extreme. De la desenul pe planșetă pînă la execuția finală a trecut doar... o lună. Elementele dinamice din poliester au fost fabricate manual de către unul dintre cei mai mari specialiști, care lucrează exclusiv pentru Colani de mai bine de cincisprezece ani.

Principala caracteristică a Mercedesului lui Colani o constituie parașocurile în formă de aripi crestate, care parcă vin să se unească din față în spate, completînd remarcabil forma autoturismului. Aceste aripi, ce formează o priză de aer în față și o gură de evacuare în spate, se întind pe toată lățimea mașinii, asigurînd o perfectă scurgere a aerului pe sub vehicul. Grație acestei concepții, Colani a creat prima berlină din lume cu efect de sol. Și aceasta într-o vreme cînd efectul de sol a fost exilat din sportul automobilistic.

Pentru a putea atinge efectul aspirației la spate, portbagajul a trebuit să fie modificat. De asemenea, garda la sol a fost coborîtă cu 3,5 cm. Grație unei înclinări foarte accentuate a grilei radiatorului, capota a devenit deosebit de aerodinamică, față de cea a modelului de serie.

Ameliorarea fluxului lateral de aer a dus la încăstrarea minereilor de portiere și la apariția unor retrovizoare exterioare, al căror desen le aseamănă unei pasări în zbor. Testate în suflerie, aceste retrovizoare de excepție vor orna în viitor toate modelele Colani. Ca grup propulsor, Colani propune motorul modelului 190E, un 2,3 litri, echipat, în Anglia, cu o supraalimentare turbo, antrenată de gazele de eșapament.





Dealurile noroioase, gropile pline cu apă, pantele ultraglisante nu mai prezintă nici o problemă pentru conducătorul auto din imagine, care a transformat, în câteva minute, un vehicul cu două roți motrice într-o mașină tot-teren dotată cu șenile.

Conceput de o firmă britanică, sistemul de conversiune „Track” se adaptează la toate genurile de vehicule. Este suficient ca furgoneta sau camionul să fie arimat de așa natură, încât roțile motrice să fie atașate arborelui motor al șenilelor. Stînd în habitacul propriului vehicul, conducătorul se servește de accelerație sau de ambreiaj în mod obișnuit. Pentru direcție, un sistem de comutare atașat la volan asigură frinarea uneia dintre șenile. Această instalație este singura modificare necesară pentru ca vehiculul să poată utiliza șenilele.

Șenilele, construite dintr-un material foarte ușor, sînt suportate de două grupuri de cîte patru roți, cu pneuri increvabile. Traversele principale se îmbină unele în altele pentru a ușura transportul.



La expoziția internațională de jucării de la Brighton (Marea Britanie) a fost expus la standul firmei MECCANO un automobil tip „Buggy” de 2,21 m lungime, asamblat din 12 300 elemente standardizate conținute în jocurile produse de firmă, înglobînd o manoperă de 100 ore de montaj. Compartimentul din spate conține un motor de tip Volkswagen redus la scară corespunzător, cu 4 cilindri și pornire cu starter de la bord. Automobilul-jucărie este echipat cu direcție, clacson, sistem de iluminare, frîne, ștergătoare de parbrîz și semnalizatoare de direcție, totul cîntărind 113 kg.

În mina prezentatoarei se prezintă o autobasculantă—jucărie.



Transfăgărășanul

Pînă în 1970 nu exista o cale de asfalt peste masa de piatră cu virfuri vesnic înorate ale Făgărașilor. Munții stăteau așa de cînd lumea, tăinuindu-și frumusețea pe poteci greu accesibile. Atunci însă, în acel an, s-a deschis pe ambele sale versante (cel transilvănean și cel muntean) un șantier a cărui operă finală avea să fie Transfăgărășanul — cel mai frumos tronson alpin al unui important drum european. Lungimea lui e relativ mică (95 km), dar o șosea lată de 8 m. la o altitudine unde împărătesc doar vulturii cu zborul lor maiestuos a însemnat pentru constructori un veritabil tur de forță. Și e foarte bine ca azi, cînd rulăm comod admirînd peisaje de vis, să rememorăm și efortul cu care ne-a fost dăruit acest drum. De cîteva ori m-am nimerit acolo la vremea exploziilor, la vremea luptei cu muntele, căci luptă a fost, care a însemnat eroism, buldozere grele cătărate neverosimil pe pîteni stîncoși, oameni și utilaje într-o dificilă și teribilă înclăștare cu stîncă. Cifrele aceluia asalt vorbesc de la sine: pe o lungime de 95 kilometri au fost escavați 3,8 milioane mc din care 2 milioane mc de stîncă. Se adaugă acestui efort 290 000 de metri cubi de lucrări de tâmplărie, aproape 30 de poduri și viaducte totalizînd 6 km lungime, 830 de lucrări transversale, 80 km de parapete și un tunel de aproape un kilometru care stăpînește muntele la o altitudine de



2008 metri. Restul poate fi imaginat fără mare greutate.

Acest drum care îngăduie călătorului să admire comod din automobil frumuseți pe care altădată nu le putea cuprinde cu ochiul decît de pe poteci înguste, apare ca o veritabilă performanță tehnică. Rezultatul? Un traiect mai scurt între Transilvania și Muntenia, crearea și dezvoltarea unei zone turistice deosebit de atrăgătoare.

În culmea drumului sîntem cu 2008 metri mai aproape de soare. Spre nord, se zărește valuritul Podiș al Transilvaniei. Spre sud șerpuirea șoselei coboară către lacul de acumulare al hidrocentralei de pe Argeș, spre străvechi căi voievodale încărcate de istorie și frumuseți la adăpostul staturii înalte a munților.

Am în mină cîteva fotografii făcute în 1972 și 1973. Compar locurile cu înfățișarea lor de azi. În minte mi se trezesc amintiri... O dimineață de toamnă pură și rece cum sînt în septembrie prin Făgăraș... Era în 1972. Am ieșit din patul de campanie, de sub pătura groasă și înepătoare la sunetul de trompetă din zori. Muncitori și ostași geniști paraseau și ei baracile găzduite într-o poiană. Urcam spre creste într-un puternic autoturism de teren. De-a lungul traseelor dinamitate, oamenii lucrau ca niște veritabili cascadori ai munților. Ceea ce vedeam părea de necrezut. Un buldozerist împingea de pe un loc îngust, pe un pînten de munte bucăți de stîncă derocată în prăpastie. O manetă trasă cîteva secunde mai tîrziu, o manevră ratată doar cu 30—40 de centimetri și buldozerul cu om cu tot s-ar fi putut prăbuși în prăpastie. Mi-amîntesc cum priveam versantul abrupt al muntelui și nu înțelegeam cum s-au făcut primii pași, cum s-a deschis terasamentul pentru drum... Astăzi asfaltul se întinde neted urmărind o curbă de nivel pînă sus la... vulturi. Și șerpuiește în curbe elegante pe valea Bilei, un enorm uluc glaciari pe care geografii îl dau ca exemplu de vale tipică în formă de U prin care ghețarul și-a deplasat masa diamantină „rozînd” totul sub el. Secvențe multe de acum cincisprezece ani îmi persistă în memorie. Ordine scurte, precise. Explozii în lanț. Un tablou impresionant; părea că versantul muntelui e în erupție lansînd din loc în loc „obuze” de piatră. Ecoul repercutat de stînci se zbătea făcînd să vibreze împrejurimile. Apoi liniște și un nor de praf care se așeza încet. Cînd vîlul acestui colb dispărea complet, puteai vedea pe haosul rocilor dislocate oameni urcînd cu frînghii. Țin minte bine acea imagine căci așa-mi închipuiam atunci un monument închinat temerității constructorilor.

...Un drum e ca o carte, ca un film al locurilor pe care le traversează. Drumurile României povestesc călătorului istoria fiecărui ținut; lășîndu-l să admire peisajele, monumentele. Drumuri îndrăznețe străbat Carpații românești, trecînd generoase peste culmi, furîșîndu-se prin văi strîmte tăiate de riuri, sau prin pasuri alpine. Un singur munte rămăsese neînvîns — Făgărașul, cel pe care, privindu-l mîneștia din spre versantul nordic, geograful francez Emm. de Martonne l-a numit „Alpii Transilvaniei”. Căile de comunicație ocoleau impunătoarea masă de piatră ce pare de departe o uriașă spinare de dinosaur.

Rulez comod, pe un asfalt excelent. Panta e



destul de accentuată, dar zecile de curbe largi, elegante, o îndulcesc și ușurează sarcina motorului. Din loc în loc — în locurile amintirilor de acum cincisprezece ani — opresc și scot aparatul fotografic. Panoramele din fața obiectivului sînt precum cărțile poștale din Alpi.

Aerul e curat și pur. Îți îngăduie să vezi pînă departe, în cîmpie. Verdele intens al vegetației, lacrimile de rouă, bazaltul stîncii și apele cîntătoare îți oferă un album cu imagini superbe. Drumul este încîntător... Trece prin păduri cu izvoare și susur de torente, pe lîngă pajiști și poieni ideale pentru picnic și relaxare într-o natură suverană. Dar drumul de sus, pe stîncă golasă, este de-a dreptul uluitor. Șiruri

de mașini urcă și alte șiruri coboară. Sint români veniți special să vadă minunea de drum și de peisaj, dar și mulți, foarte mulți străini, care venind dinspre vest către litoralul Mării Negre, sau invers dinspre mare spre casă, aleg această cale de a cărei unicitate au auzit de la prieteni. Se opresc, admiră, își întind cîrțile pe crestele ce străjuiesc cercurile glaciare sau fișiile de zăpadă care persistă ici-colo chiar și în august. Le place cerul tonifiant, le plac piscurile, cutele ca de brocart ale stîncilor, panorama văilor plămuite de ghețari, cîntecul zecilor de cascade care se preling de pe culmi.

Am urcat dinspre Cîrțișoara, părăsind șoseaua Brașov—Sibiu. De aici, Făgărașii par a răsări direct din cîmpie — masivi, cu picioare prelungi, bogat împădurite, dominate de culmile pietroase. Adevărat „spațiu mioritic”, dintr-o mitologie atît de familiară ființei noastre. Fac drumul dinspre Transilvania, poate pe urmele lui Badea Cârțan și mă umplu de mîndria rotundului pămînt daco-roman. Descrierea e valabilă și invers pentru cei ce urcă dinspre Curtea de Argeș.

Versantul nordic e mai abrupt, muntele e „mai greu”. Se dezvăluie însă ca o carte de povești, pînă sus la Bilea Lac. Un hotel și cîteva cabane pe parcurs oferă popasuri, celor ce vor să vadă locurile mai temeinic.

Sus pe culme, un tunel străbate muntele și

dincolo de el pîntenii Făgărașului coboară blind pînă către spinările dealurilor care-i proptesc, integrîndu-se unduios în marea cîmpie. Locurile au un farmec nespus și te fac să înțelegi de ce dacii „se agățau cu ghearele de munții lor” cum scria un istoric antic. Se agățau de propriul lor spațiu de geneză. Drumul coboară ușor spre lacul de acumulare de la Vidraru, spre ținuturile subcarpatice, desfășurîndu-și panglica prin natură și istorie, deci prin suflet, pînă la înfățișarea de aici a locurilor. Și cine n-a fost pe Transfăgărașan, să-și propună s-o facă neapărat, pentru că acel drum și acel munte sînt un fragment de țară strălucitor ca o perla.

Natura aceasta sălbatică și superbă s-a obișnuit și ea cu drumul care o străbate. Cîte un urs coboară pînă în șosea lîngă mașinile staționate așteptînd cumințe să i se dea ceva de mîncare. După prima spaimă, cei refugiați în mașină, unde constată că sălbăticiunea n-are nici un gînd rău, îi oferă piine, cornuri sau alte alimente. Ursul ia și pleacă, iar cei din automobil răsufliă ușurați.

...Un drum e ca o carte, ca un film al locurilor pe care le traversează. Așa sînt toate drumurile. Transfăgărașanul e însă un adevărat poem, o operă a viitorului ctitorită în „Epoca Nicolae Ceaușescu”.

Text și foto: Dorin IANCU



moto
moto **MOTO**
moto **MOTO**
moto



MOTOCICLETA CA PASIUNE

Bucuria de a trăi întotdeauna gata să te arunci pe unda ademenitoare a șoselei care te cere cu o irezistibilă chemare. Să simți în jurul tău că totul îți aparține și tu aparții universului

care te înconjoară... „Monstrul” mecanic care înpăimintă înțelegerea comună, tu îl poți struni... Să asculți cîntecul tulburător al motorului, să vezi cum tremură retrovizoarele sub

formidabilele rafale de vînt, atunci cînd nimeni nu mai știe unde se termină omul și unde începe mașina... Să alergi cu dragoste și pasiune într-un echilibru perfect și să îți spui de fiecare dată, înainte de a-ți așeza casca pe cap: știu că nu sînt invulnerabil...

În lumea motorizată, tot ceea ce mișcă astăzi pe două roți capătă noi valențe. Sîntem contemporani cu o „regindire” a acestui „autovehicul-pasiune” destinat în special celor ce visează la el, considerîndu-l fără nici o exagerare „un mod de viață”. Pe plan mondial, această dezvoltare explozivă a motocicletei la proporțiile unui adevărat fenomen. Zeci de fabricanți, fac ca de pe benzile lor de montaj să se reverse un adevărat torent de frumusețe și inteligență tehnică. Oare cîți dintre noi nu am avut ocazia să le privim extaziați în trecerea lor fulguranță, sau să întirziem în parcaje, lîngă aceste „bijuterii mecanice” care se odihnesc cumînți, după drumuri lungi, de mii de kilometri... Ne atrag cu aerul lor inefabil, ne încintă privirea cu liniile lor fine, de aripi pentru zbor terestru, ce exprimă deopotrivă grație și robustețe, bănuind împletită cu această suplețe puterea zecilor de cai.

Cel mai bine reprezentați în domeniu, sînt, se știe, constructorii niponi. Cel patru „mari”, HONDA, YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, sînt cunoscuți oriunde în lume, modelele lor performante și competitive bucurîndu-se de o deosebită priză la public. În Statele Unite, motocicletă reprezentativă este, bineînțeles, HARLEY-DAVIDSON, un mare clasic în viață. În Europa, conservatorismul englezilor este depășit rareori de modelele care „les din rînd” așa cum se întîmplă în prezent cu „Commander” produs de firma NORTON, de fapt, o încercare de „relansare” a motorului Wankel. Italienii țin pasul cu actualitatea, perfecționînd mereu producția, firme ca APRILIA, BENELLI, BIMOTA, DUCATI, GILERA, GUZZI, LAVERDA, MORINI, avînd întotdeauna cite „ceva” de spus. Toluși, între toți producătorii mondiali de motociclete, BAYERISCHE MOTOREN WERKE continuă să albe o rezonanță aparte, mai ales după imensul succes de care se bucură modelele de excepție din seria „K”. De remarcat anul acesta modelul „pur-singe” supersport K1, necarenatele K 75 și K 100, revenirea „în forță” a „boxerului” R 100 RS reactualizat, sistemul PARALEVER al noilor modele GS de 800 și 1000 cmc (cel mai mare enduro) și primul sistem de frînare ABS montat în serie pe modelul ultraelegant K 100 LT. Din 1923 BMW, celebra firmă cu sigla alb-albastră, demonstrează continuu că produce creații de referință în lumea motociclistă.

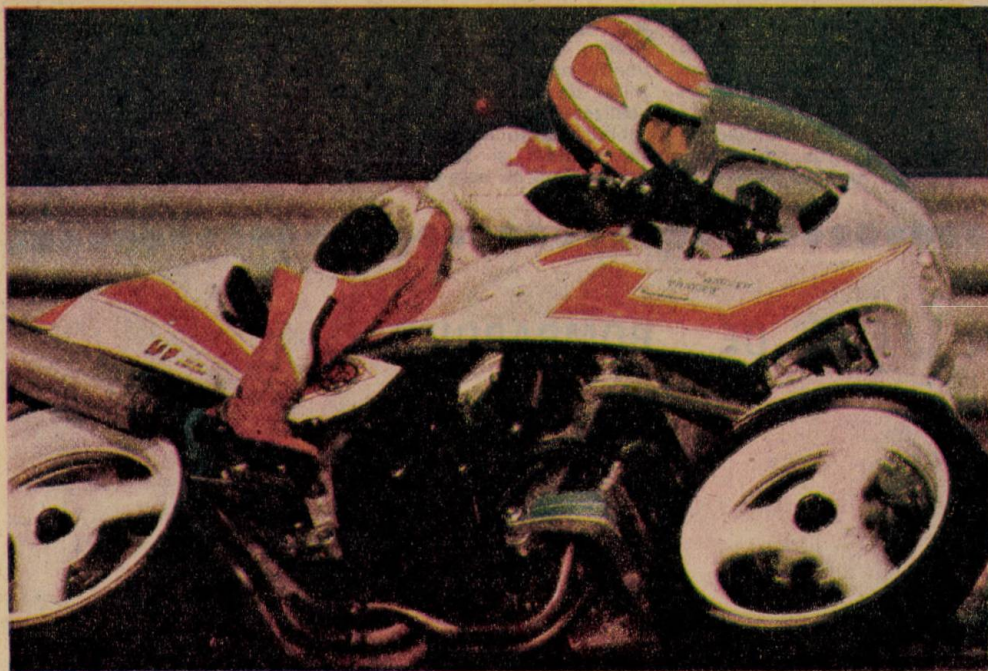
Țările socialiste sînt reprezentate de binecunoscutele firme din U.R.S.S. cu Dnepr, Ural, IJ, Minsk, Woshod, R.P. CHINEZĂ cu Xingtu, Chang-Jiang, Donghai și Yantgtze, R.D.G. cu motocicletele de succes MZ ETZ 150 și MZ ETZ 250 și bineînțeles, R.S. CECOSLOVACA cu CZ-urile sport și noua JAWA 350 TS.

Anul 1989, va scrie fără îndoială încă o pagină romanțată în cartea de aur a actualei ere tehnologice, cu pasiunea nestăvilită pentru motociclete, acești „armăsari năzdrăvani cu stea în frunte”, ce vor atrage întotdeauna nu numai simple priviri, ci și dorința nestăvilită de a aduce zarea mai aproape...

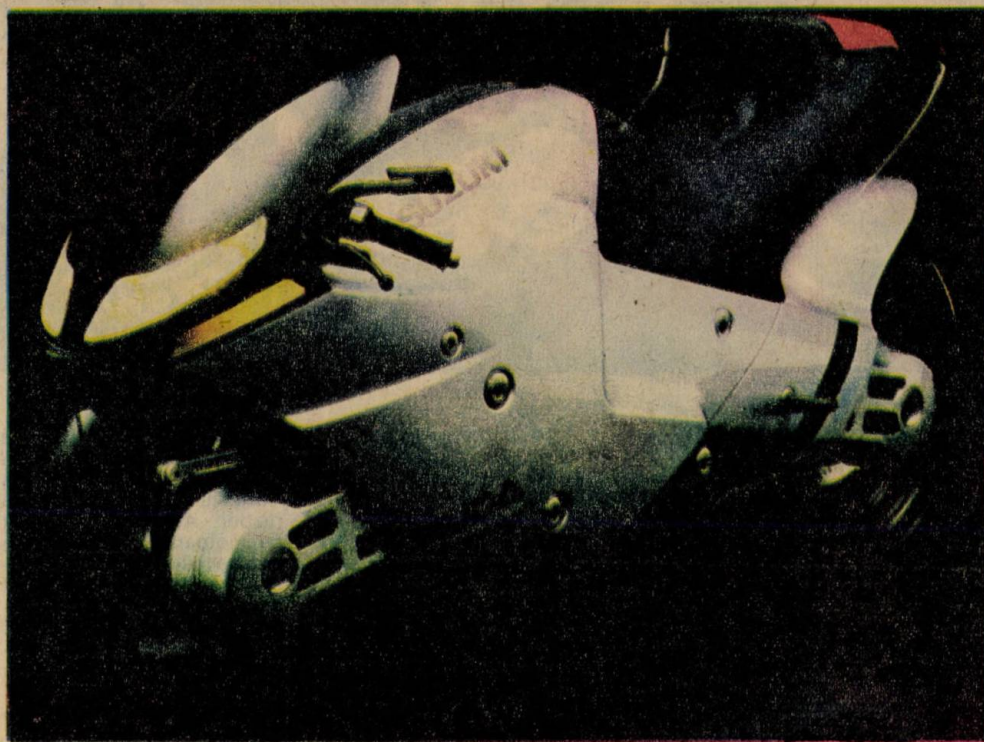


TEHNICA ÎN AVANGARDĂ

Olandezul Nico Bakker, specialist în șasiuri de motociclete de curse și sport a avut nevoie de 7 luni pentru a concepe și scoate în producție de serie această motocicletă. Punctul forte al acestei creații este sistemul de prindere a roții din față doar pe o singură parte, renunțîndu-se la clasică formulă a furcii telescopice. Un singur amortizor plasat aproape orizontal, un sistem de brațe oscilante și un pivot asigură funcționalitatea întregului ansamblu denumit de constructor Q C S (Quick Change Sistem) pentru posibilitatea de a schimba roata în timp record. Dar nu acesta a fost motivul principal al opțiunii pentru insoțită soluție tehnică. Din cauza enormei capacități de frînare și negocierii virajelor cu viteze extrem de ridicate, motocicletele moderne supun trenul anterior la forțe foarte mari. Se recurge la sisteme antiplonjare și la brațe de furcă din ce în ce mai groase și mai grele pentru ca roata din față să își păstreze precizia pe traiectorie. Sistemul Q C S rezolvă într-o manieră personală această problemă, oferind pentru viitor chiar posibilitatea tracțiunii integrale la motociclete. Nu este nici o exagerare. SUZUKI a și „scos” deja un prototip denumit NUDA cu transmisie cardanică și pe roata din față! Pînă ne vom obișnui cu ideea că motocicletele de astăzi devin din zi în zi creații tehnice de excepție, prezentăm fișa tehnică a acestui BAKKER — HONDA QCS: 4 cilindri în V răciți cu lichid și radiator de ulei. Alezaj x cursă 70 x 48,6 mm, cilindrul 748 cmc. Raportul de compresie 10,5, putere 74 kW (100 CP) la 10 000 rot/min. Cadru din aluminiu cu secțiune pătrată. Distanța dintre roți 1450 mm. Frîne disc Ø 325 mm cu 6 pistonase sistem Nico Bakker la roata din față și Ø 220 mm spate. Un singur braț monoamortizor față, un singur braț monoamortizor spate, folosind motorul ca element de susținere. Roți turnate din aliaje ușoare, 17 țoli față, 18 țoli spate, dotate cu cauciucuri Michelin de înaltă performanță. Înălțimea seii 780 mm. Greutatea la gol 180 kg. Rezervorul de 22 litri din care 4,2 rezervă.



MOTOCICLETĂ PENTRU ANUL 2000

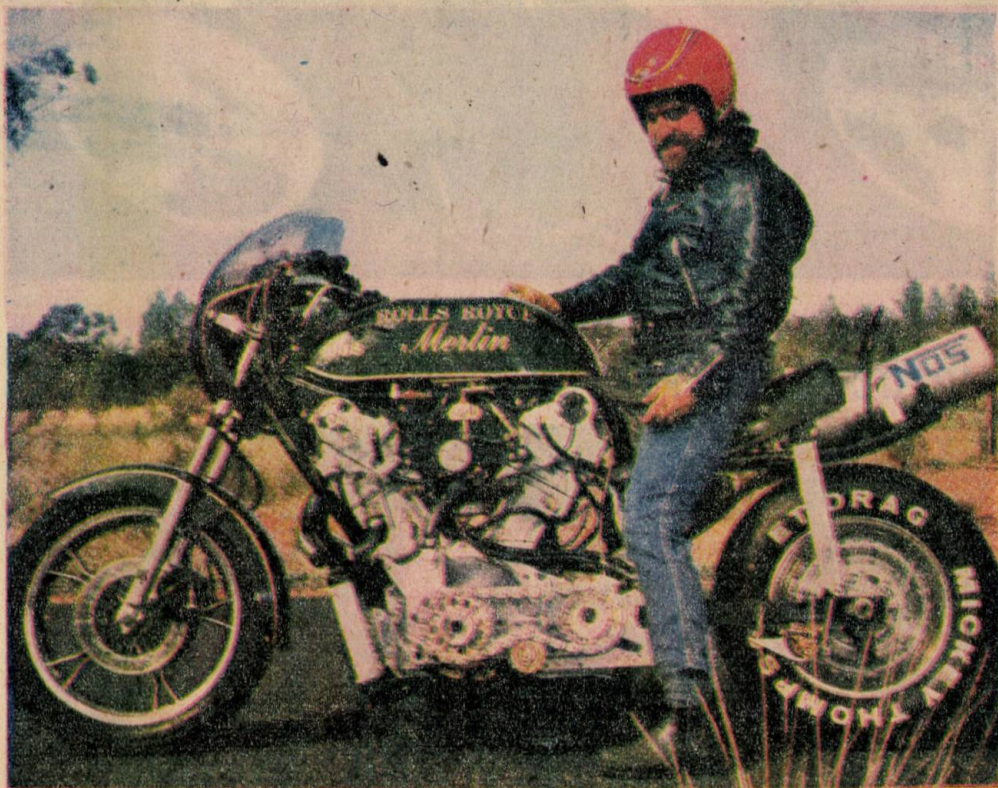


Campionatul mondial de motociclism nu este numai o luptă a celor mai buni piloți ci și o întrecere a ideilor constructorilor. Indiferent dacă este vorba de o motocicletă de șosea, de cros, sau pentru maratonul ucigaș Paris-Da-

kar, ea trebuie să dea totul. Pentru aceasta, creatori inventivi au un joc practic nelimitat de finanțe cu care să realizeze orice nouă soluție tehnică. Motocicleta cu direcție asistată și tracțiune pe ambele roți nu este un vis. Ea

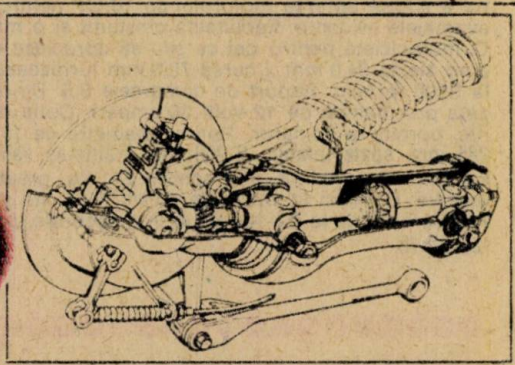
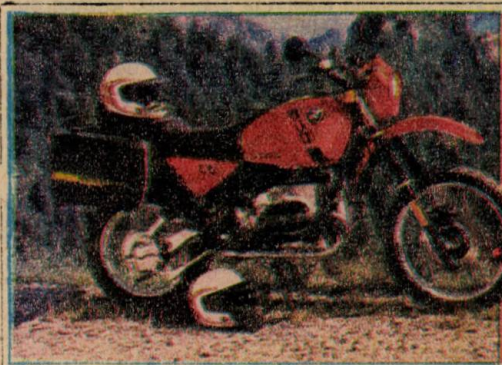
există deja. Inventatorul lui SUZUKI NUDA, Etsuo Yokouchi așteaptă ca în cel mult 5 ani experimentele care se fac cu acest prototip să ducă la producția de serie a unei motociclete cu adevărat „revoluționare”.

O „FELIE” DE... BOMBARDIER



Mecanicul australian Lucki Kreizer a avut ambiția să construiască cea mai mare motocicletă cu 2 cilindri în V din lume. El a tăiat pur și simplu o „felie” dintr-un motor Rolls Royce Merlin cu 12 cilindri în V ce echipase un bombardier Mosquito, găsit la fiare vechi aproape intact, în ciuda anilor care trecuseră peste el. Chiar din clipa demontării primului șurub s-a dovedit calitatea materialului. Oțelul perfect, nu mărturisea vîrsta acestui „veteran de război”. Atunci și-a explicat Lucki de ce bătrînii piloți se mai entuziasmează și astăzi de aceste motoare. Pus serios pe treabă, a avut nevoie de 300 de ore de muncă numai pentru adaptarea și echilibrarea vilbrochenului. Concepția de bază a rămas: o axă cu came și patru supape pe fiecare cilindru. A trebuit să „potrivească” pompa de apă și de ulei cît și aprinderea de la un Suzuki GS 1100 G, iar startorul, pentru că nici o ființă omenească nu putea roti la pedală pentru pornire acest colos de 5000 (cinci mii!) cmc, l-a preluat direct de la un avion DC 3. Multe și pasionante au fost și alte probleme tehnice de rezolvat, dar, la prima încercare, în ciuda faptului că pinionul de treapta I din cutia de viteze a fost literalmente „bărbierit” de „pedeapsa” celor 200 CP dezvoltăți de cei doi enormi cilindri, la 4000 rot/min dragsterul din imagine alerge vitejește, bubuind asurzitor, cu peste 300 km/h.

PARALEVER — O NOUĂ SOLUȚIE TEHNICĂ



Așa se numește soluția tehnică la care au recurs constructorii de la BMW pentru noile modele GS de 800 și 1000 cmc. Ea constă în fapt dintr-un amortizor „Monolever” prins lateral-dreapta spate cu capătul superior la cadru, iar cu cel inferior pe carterul grupului conic, care nu mai este fixat rigid de tunelul carda-

nului ci poate oscila liber printr-o cruce cardanică. Se elimină astfel reacțiile nedorite ale cardanului și se îmbunătățește enorm ținuta de drum în teren accidentat. Dotată cu PARALEVER, roata din spate rămâne permanent în contact cu solul, indiferent de neregularitățile traseului.

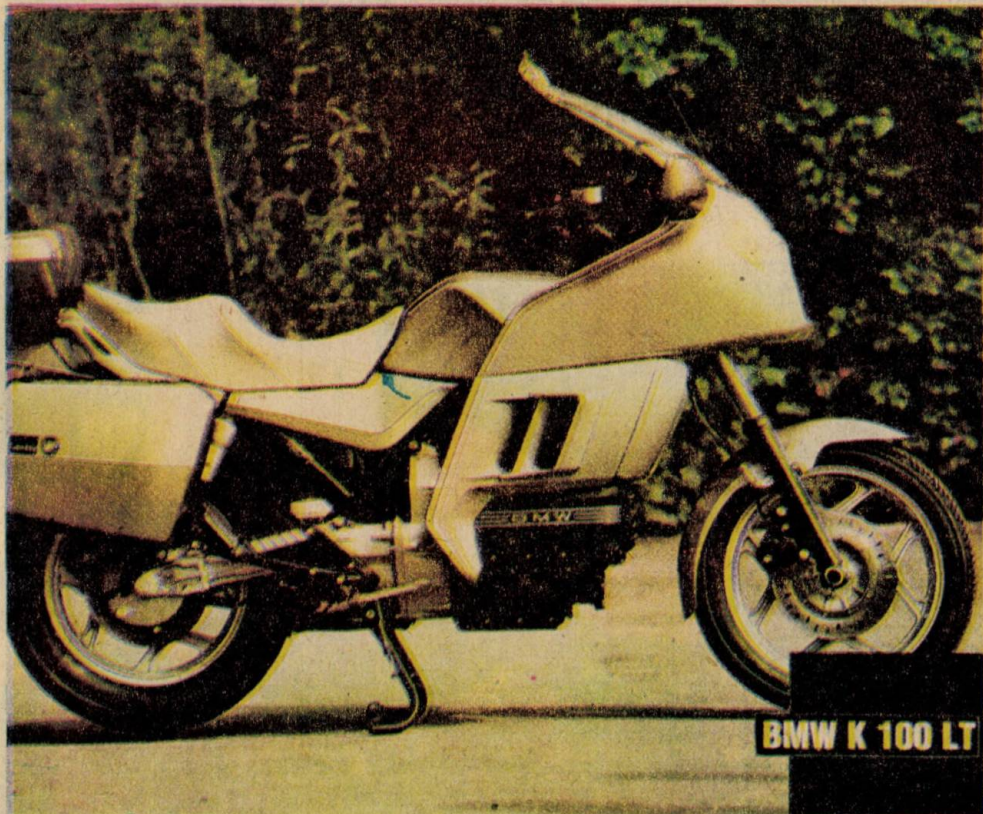
UN CLASIC... MODERN



BMW R 100 RS

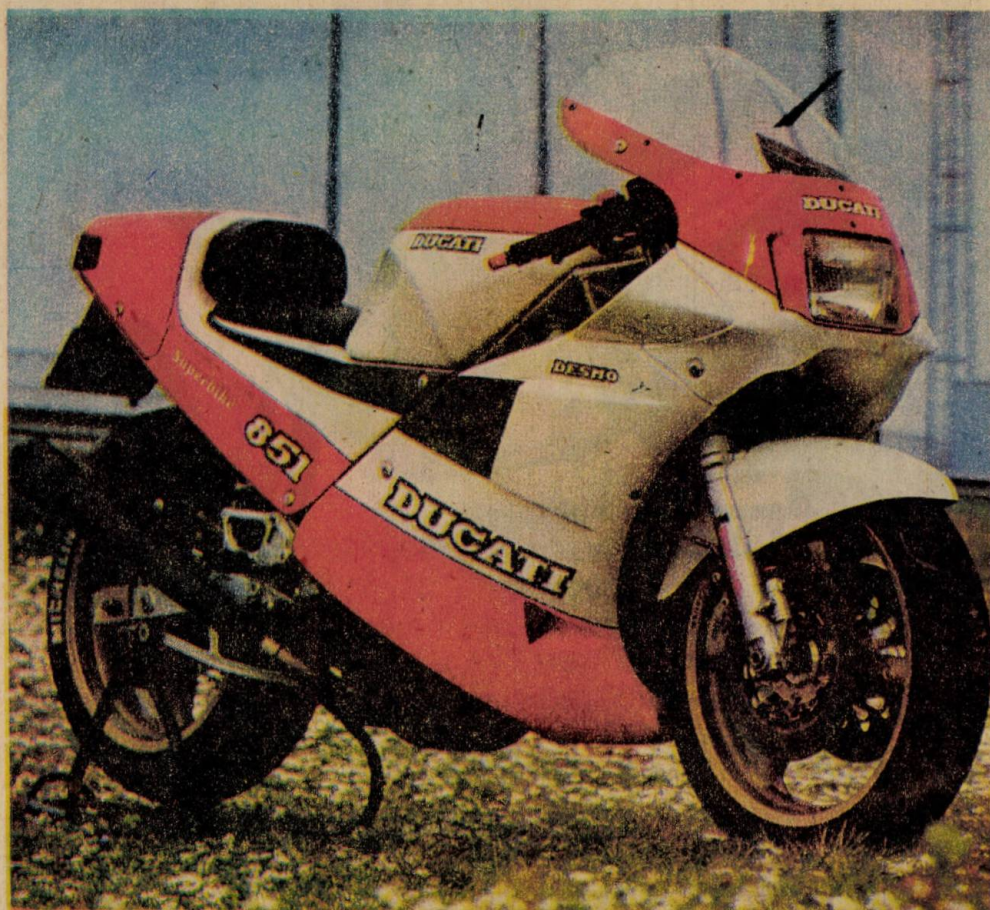
BMW R 100 RS înregistrează un „comeback” puternic. Reactualizat atât ca design, cât și funcțional, vine să bucure partizanii clasicului „2 cilindri boxer”. Față de modelul inițial, constructorul a scăzut puterea motorului cu 10 CP pentru a avea un cuplu maxim la doar 3500 rot/min cu avantajele evidente: fiabilitatea crescută și o mare elasticitate practic în toate treptele de viteză. O motocicletă pentru cei ce știu să aprecieze cu maturitate un BMW adevărat. Motorul de 980 cmc alezaj 94,0 mm x cursă 70,6 mm furnizează 60 CP la 6500 rot/min cu un cuplu de 7,4 kgfm la 3500 rot/min. Raport de compresie 8,5. Două carburatoare Bing Ø 32. Aprinderea tranzistorizată prin baterie de 12 volți 30 amperi. Cutie de viteze cu 5 rapoarte, transmisie prin ax cardanic, pornire la demaror. Roți cu diametre de 18 țoli, turnate din aliaj ușor. Două frâne disc față Ø 285 mm, spate tambur Ø 200 mm. Înălțimea șei 810 mm. Greutate proprie, cu plinurile făcute 229 kg, greutate maximă utilă admisă 211 kg, greutate totală 440 kg. Rezervor de 22 litri din care 2 rezervă. Consum la viteză de 90 km/h 4,3 litri și la viteză de 120 km/h 6,1 litri, benzină normală. Accelerează de la 0—100 km/h în 5 secunde, parcurgând 1000 m în 26,0 secunde. Viteza maximă 186 km/h.

UN BMW ULTRAELEGANT



— Un touring de excepție din seria K. Dotat cu sistem electronic de frinare antiblocaj-ABS, cu instalație radio și antenă, avertizor optic și acustic la schimbarea de direcție, amortizor spate Boge-Nivomat, ghidon larg, coburi și top-case de capacitate mare, perfect etanșe, șa de un confort deosebit. Vopseaua specială „Bahamas-bronz metalic” vine să dea o notă aparte întregului ansamblu ce se prezintă

într-o eleganță desăvârșită. Motor cu 4 cilindri în linie răcit cu lichid, 987 cmc, 90 CP la 8000 rot/min. Greutatea motocicletei complet echipată 272 kg. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,4 secunde. Elasticitatea motorului în ultima treaptă a cutiei de viteze: 60—120 km/h în 7,9 sec. Consum mediu 6,2 l/100 km. Viteza maximă 200 km/h.



Ducati 851 este varianta „cea de toate zilele” a Grand-Prix-ului campionului de viteză Marco Luchinelli. Creatorul ei, designerul șef al firmei Ducati, Massimo Bordini, a vrut să realizeze „o fantastică motocicletă de stradă”, deocamdată produsă numai în 500 de exemplare. Fișă tehnică: Puterea 121 CP la 10.000 rot/min. Cuplul maxim 10,3 kgfm la 7500 rot/min.

Motor cu 2 cilindri în V la 90° funcționând în 4 timpi răcit cu lichid. 4 supape pe cilindru, distribuție desmodromică. Alezaj x cursă 92 x 64 mm cu o cilindree de 851 cmc. Raport volumetric 11,2. Injecție de benzină Weber-Marelli, asistată de calculator. Cutie de viteze cu 6 rapoarte, transmisie prin lanț. Pornire la demaror. Furcă față Marzocchi cu Anti-Dive, furcă

spate din aluminiu, amortizor cu gaz. Roți din aliaj de magneziu cu diametre de 17 țoli. Cauciucuri Michelin-Radial-Slicks. Frine hidraulice, față dublu disc Ø 280, spate simplu disc Ø 260 mm. Greutatea 183 kg cu 20 litri benzină în rezervor din care 5 l rezervă. Viteza maximă 245 km/h.

O MIJLOCIE... „MARE”: HONDA CBR 600 F

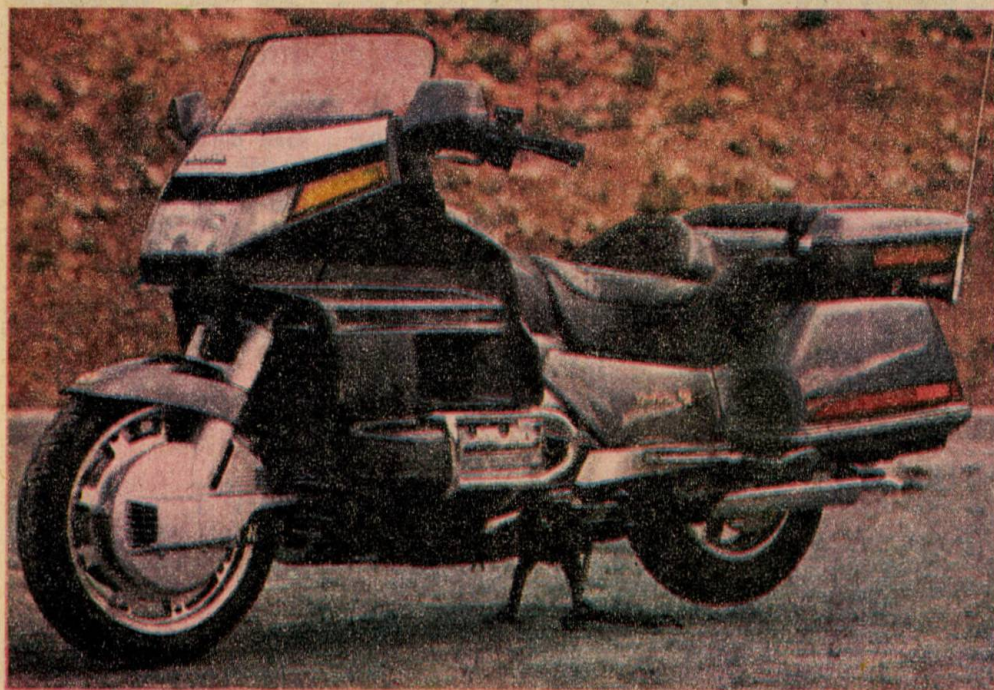
Una dintre cele mai reușite motociclete din clasa sa, cu o evidentă notă de „super-sport”. Motor cu 4 cilindri în linie, alezaj 63 mm x cursă 48 mm cu o cilindree de 598 cmc. Raport de compresie 11. Două axe cu came în cap, răcire cu lichid. Dezvoltă 85 CP la 11000 rot/min cu un cuplu maxim de 6,1 kgfm la 9500 rot/min. 4 carburatoare Keihin Ø 32. Aprindere tranzistorizată. Pornire la demaror. Cutie de viteze cu 6 rapoarte. Transmisie prin lanț. Roți pe 17. Înălțimea șei 785 mm. Greutatea cu plinurile făcute 201 kg. Rezervor de carburant cu o capacitate de 16,5 litri din care 3 rezervă. Consum 6 l/100 km. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,4 sec. Viteza maximă 222 km/h.



Honda CBR 600 F



SUPERLATIV À LA HONDA



Honda GL 1500/6 Gold Wing, un supertourer prin excelență, își pulverizează fără nici o îndoială toți posibii concurenți. Nu numai prin dotări și ultra-luxul pentru care ar invidia-o sincer orice Rolls Royce, dar mai ales prin extraordinarul grup propulsor de 1520 cmc cu 6 cilindri boxer, gândit special pentru a acoperi cu dezinvoltura distanțe oricât de lungi. Motorul acestui adevărat „transatlantic pe două roți” poate „lucra” fără nici un protest aproape la turația de ralanti chiar și în ultima treaptă a cutiei de viteze! Alezaj 71 mm x cursă 64 mm. Raport volumetric 9,8. Dezvoltă 100 CP la 5200 rot/min, cu un formidabil cuplu maxim de 15,3 kgfm la 4000 rot/min. Alimentarea prin 2 carburatoare Ø33, aprinderea

tranzistorizată. Alternatorul cu o putere de 550 Wați, bateria 12 V/20 Amperi. Roți din aliaj de aluminiu, 18 țoli față, 16 spate, cu cauciucuri Continental K 177. Greutatea cu plinurile făcute 387 kg, putând încărcă 187 kg. Rezervorul de 23 litri din care 3,8 rezervă. Elasticitatea motorului în ultima treaptă a cutiei de viteze: 60—140 km/h în 14,5 sec. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,9 sec, de la 0—160 km/h în 15,5 sec, sprintează 400 m cu start de pe loc în 13,4 sec, iar 1000 m în 26,3 sec. Consum minim 6 litri/100 km, maxim 10 litri/100 km. Cutia de viteze cu 5 trepte și transmisia prin ax cardanic, „împing” acest colos de peste o jumătate de tonă cu o viteză maximă de 190 km/h.

CAMPIONUL



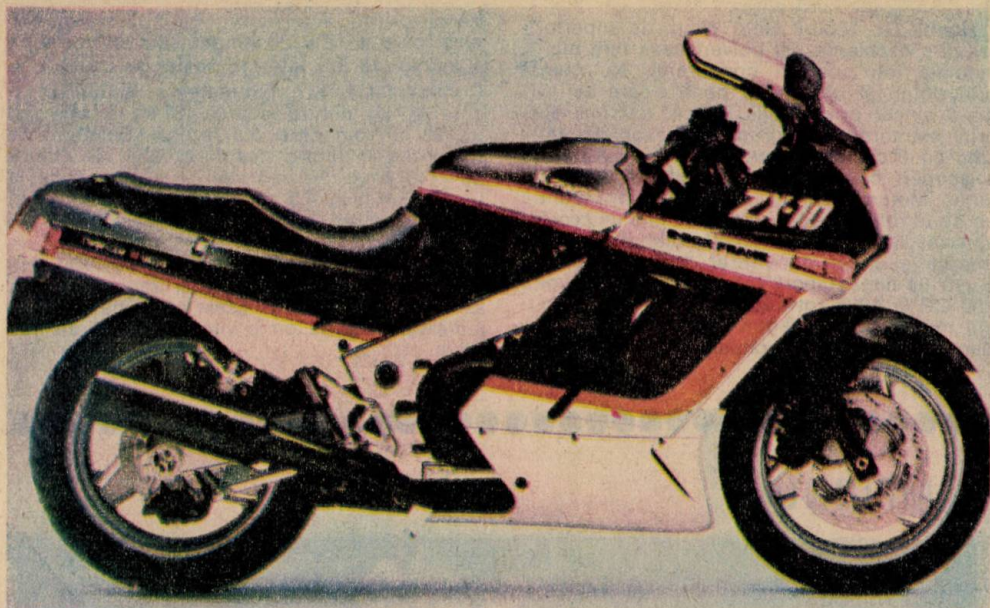
Fabrica din Zschopau R.D.G. este de foarte mult timp renumită pentru produsele sale. MZ GT 500 este un enduro de uzină, afirmat în

probele „de foc” ale concursurilor internaționale de „six-days” unde s-a clasat mereu pe locuri fruntașe. Motor cu un cilindru răcit cu aer

funcționând în doi timpi. Alezaj x cursă 70 mm x 81,5 mm și o cilindree totală de 365,2 cmc. Putere maximă 36 CP la 7500 rot/min.

SAMURAIUL (KAWASAKI ZX 10)

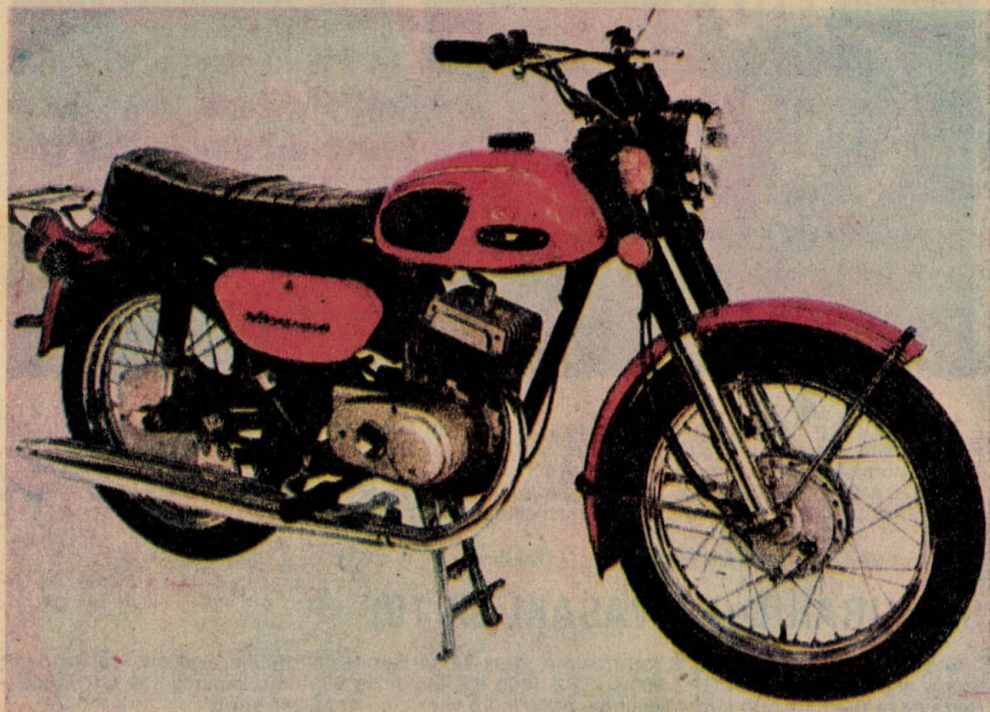
O siluetă rasată, degajând o forță calmă, gata să se manifeste oricând exploziv, ca un demn urmaș al nobililor familii GPZ 900 și GPZ 1000 RX. Motor de 990 cmc, puterea 130 CP. Accelerează de la 0—100 km/h sub 4 secunde, realizând o viteză în jur de 240 km/h.



SPRINȚARA

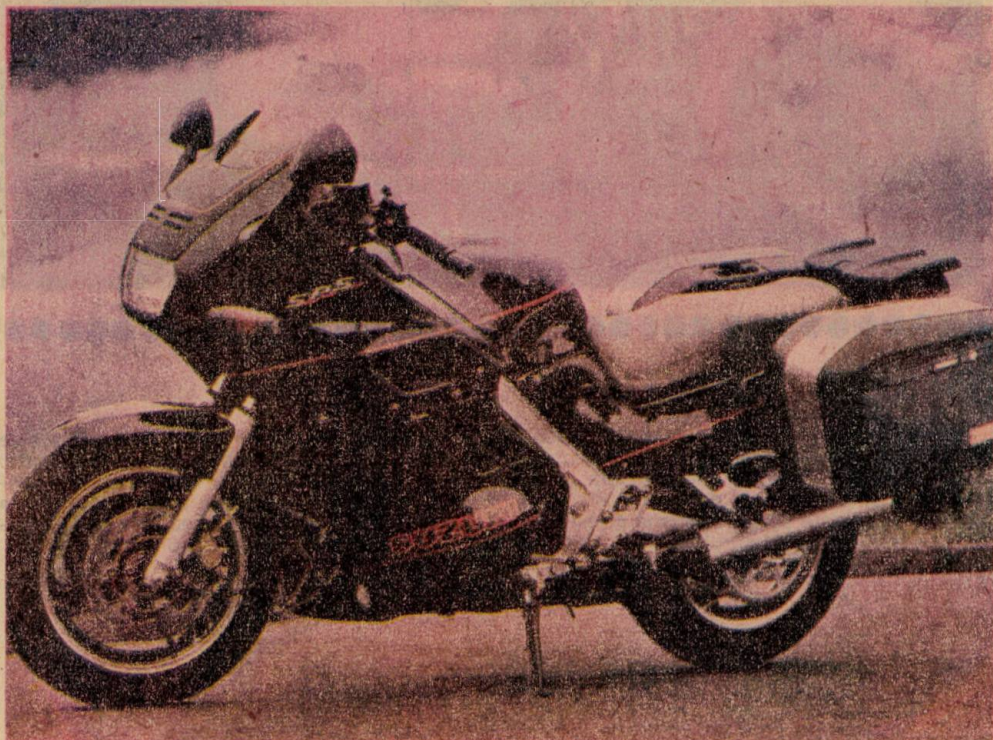
Foarte manevrabilă, ușor de întreținut fabricată în mai multe variante, motocicletă Minsk este unul din motoarele cele mai cumpărate

din U.R.S.S. Tipul 3,115 Sport pe care îl prezentăm dezvoltă 12 CP la 125 cmc.



INTER-CITY

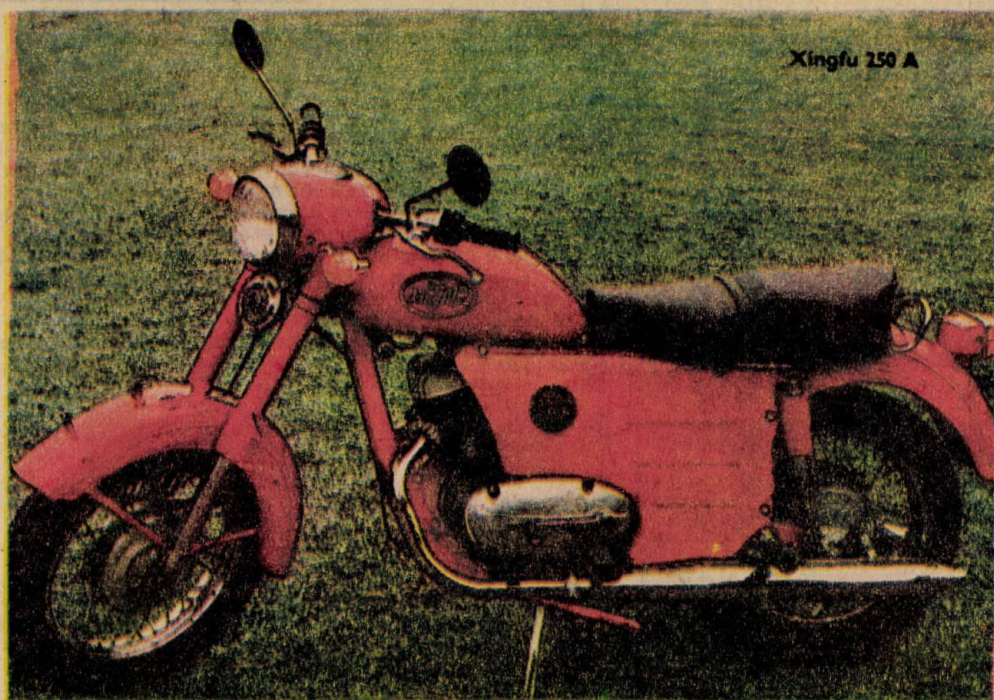
Motocicleta de turism cu reale valențe sportive, executată cu o înaltă tehnologie. Un „gadget” al modelului. Reglajul în înălțime al parbrizului carenei se face automat folosind un servomotor electric SPS (Suzuki Power Sistem). Date tehnice: Motor cu patru cilindri în linie răcit cu aer și radiator de ulei. 4 supape pe cilindru, două axe cu came în chiulasă. Alezaj x cursă 78 x 59 mm. Cilindree 1127 cmc. Raport volumetric 10,0. La turația de 8000 rot/min motorul furnizează 100 CP cu un cuplu de 9,8 kgfm la 6500 rot/min. Alimentarea prin 4 carburatoare Mikuni GST 34. Aprindere tranzistorizată. Cutie de viteze cu 5 trepte, electrostarter, transmisia finală prin lanț cu role și O-ringuri. Cadru din aluminiu cu secțiune pătrată. Furcă față telescopică, spate cu două brațe cu secțiune pătrată și amortizoare Full Floater-Sistem. Frîne: Dublu disc pe față, ϕ 275 mm, spate simplu disc ϕ 275 mm. Roți turnate cu diametrul de 16 țoli la ambele roți, folosind cauciucuri Metzeler. Înălțimea seii 795 mm. Greutatea cu plinurile făcute 266 kg, greutate totală admisă 476 kg. Rezervor de 21 litri din care 7 litri rezervă. Consum 8,2 litri/100 km. Accelerează de la 0—100 km/h în 4,1 sec. Viteza maximă 211 km/h.



FIDELA CHINEZOAICĂ

Xingfu 250 A este propulsată de un motor monocilindru funcționând în doi timpi, cu o cilindree de 248,5 cmc. Dezvoltă 12 CP la 4600 rot/min

cu un cuplu maxim de 2 kgfm la 3300 rot/min. Foarte puțin pretențioasă în exploatare, ea oferă mari satisfacții celor ce o îndrăgesc.

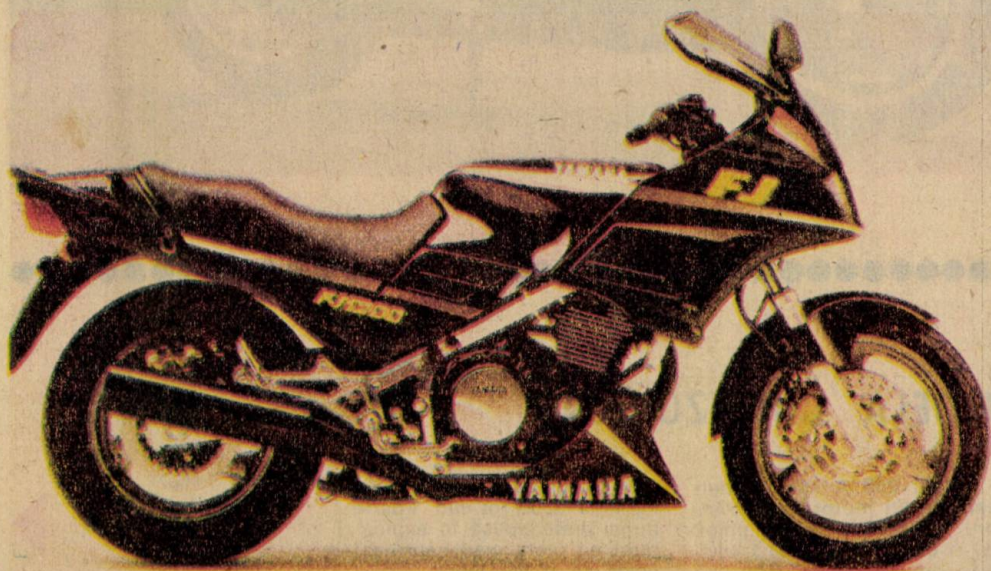


Xingfu 250 A

VIESPEA ȘOSELELOR

Provenind din FJ 1100, Yamaha FJ 1200 a trecut prin mai multe etape de perfecționare. Astăzi această „big-bike” se prezintă cu un nou carenaj, cu sistemul de frinare îmbunătățit și cu o culoare ce o aseamănă și mai mult cu o uriașă viespe. Motorul de 1188 cmc este

un adevărat „pachet de nervi”, cu o calitate de sprinter care îți taie răsufllarea. Cei 4 cilindri cu cîte 4 supape dezvoltă 130 CP, putere suficientă pentru a catapulta motocicleta de la 0—100 km/h în numai 3,5 secunde și de a obține o viteză de vîrf de 240 km/h.



CU „FRUNTEA SUS”

La categoria sa de cilindree, noua JAWA 350 TS ține la propriu fruntea sus. În mîna unui „călăreț iscusit”, această „nărăvașă” poate cabra cu foarte mare ușurință, demonstrînd cu dezinvoltură „mersul pe o roată”. Păstrîndu-și calitățile de vază, economică, fiabilă, ușor de întreținut, ea a fost înzestrată cu noi valențe: design modern, o nouă arhitectură a motorului, un nou carburator, o furcă față mai robustă, instalația electrică pe 12 V cu alternator. Cei doi cilindri funcționînd în doi timpi și răciți cu aer, cu o capacitate de 343 cmc furnizează 27 CP la 5500 rot/min. ce pot „împrima” motocicletei 133 km/h, realizînd o accelerație de la 0—100 km/h în 10,5 secunde.



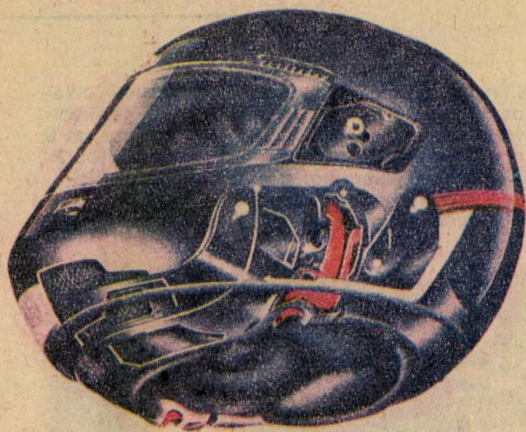
Jawa 350 TS

„NU NUMAI TĂTICU”...

În încheiere, după atîtea motociclete „mari” sã ne oferim un moment de „respiro” alături de acest „pilot” în devenire. Jucăria lui are numai o jumătate de metru înălțime, doar 14 kilograme și este propulsată de 2 electromotoare de 6 Volți, plasate direct pe roata din spate. Copia „fidelă” a BMW-ului Paris-Dakar este destinată „jocului de copii” care „își fac mîna” luptîndu-se cu „dunele” de nisip din parcul din spatele blocului. „Nu numai tăticu”, nu-i așa?!



Rubrică realizată de Dan NASTASE



CASCĂ INTEGRALĂ

Singura veritabilă protecție eficientă a motociclistului — cască integrală — inventată de firma Bell, a evoluat considerabil în ultimii ani. S-a trecut, cu timpul, de la sistemul de prindere cu ajutorul unei benzi jugulare, la al unor semicochilii care se articulează în jurul gâtului.

După ani de studii și experimentări, firma

respectivă a conceput o cască integrată — Global C2 G20, la fabricarea căreia se utilizează soluții tehnice și materiale dintre cele mai performante. Coca — element esențial al căștii — a fost realizată prin injectarea de rășini compozite termoplastice, un nou material pus la punct de General Electric, rezistent la agenți externi cum ar fi razele ultraviolete și poluanții atmosferici. Foarte ușor, materialul a permis limitarea greutății totale a căștii la 1300 grame, cu tot numărul important de componente. Greutatea se repartizează de așa natură, încât centrul de greutate coborât ameliorează stabilitatea capului, în special la viteze ridicate.

Alături de greutatea redusă, un element de confort este forma. Ca și în alte domenii, aerodinamica a jucat un rol esențial. Cască, studiată în tunelul aerodinamic, are o formă ovoidă, oferind o mai bună „spintecare” a aerului, deci o presiune frontală mai puțin importantă și o reducere a zgomotelor aerodinamice.

O grijă deosebită a fost acordată eficacității ecranului, care este încadrat total, realizat din policarbonat injectat. Ventilația se efectuează printr-o priză reglabilă.

Prinderea pe cap se face cu ajutorul a două siguranțe cu deschidere rapidă, reglabile după necesitate.

PASTILE moto



● Bolțul de piston și rulmentul mic de la Mobra merg și la Holnar.

● Lanțul de tracțiune de la moto CZ Sport se poate folosi, fără nici o dificultate, și la moto Jawa, Mobra, Holnar, și MZ.

● Dinamul CZ Sport se poate adapta cu mici modificări la moto MZ, Simson și I.J. cu releul lor.

● Pistonul cota zero de la moto I.J. Jupiter 4 se poate folosi pentru cota unu la I.J. Jupiter 3 fiind mai mare cu trei zecimi.

● Platinele de la autoturismul Moskvici (ciocănelele) se pot adapta la I.J. Jupiter.

● Platinele Skoda se pot folosi la C.Z. și Jawa.

● Platinele de la autoturismul Trabant se pot folosi la toate tipurile de motociclete M.Z.

● Lanțurile de distribuție Skoda se pot folosi la motocicletele I.J. Jupiter cu mici modificări.

● Ambrelajul complet de la CZ 250 Sport se poate folosi la CZ 250 și 350 model vechi.

● Când condensatorul de la motocicletă se defectează, puteți folosi orice condensator auto.

● Suspensiile de față la motocicletă Jawa 125 se pot recondiționa prin înlocuirea șimeringurilor originale cu unele de CZ Sport și a bușelor de bronz care se pot confecționa la strung, deoarece nu se găsesc în comerț.

Garniturile de chiulasă se fac din clincherit de 0,5 mm, iar cea de la bloc din carton, dintr-o copertă de dosar.



• Dacă la motoreta Mobra se ivesc neplăceri în reglarea vitezelor, se va proceda astfel: lângă șurubul de ambreiaj se găsesc alte două șuruburi: primul de jos reglează viteza de la mare la mic, iar cel de sus, de la mic la mare. Celelalte două șuruburi reglează cama de la schimbătorul de viteze.

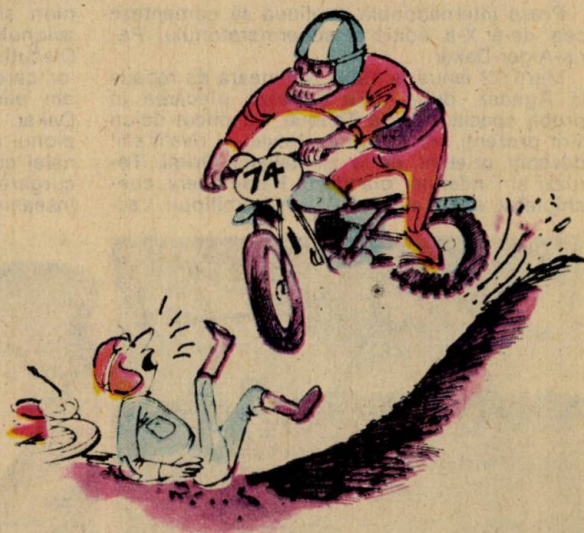
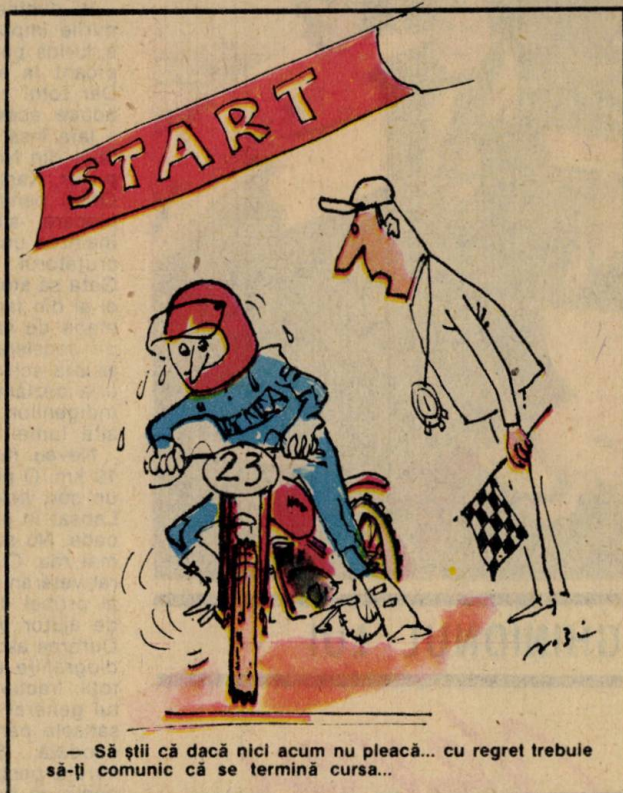
• Cotele de reparație a cilindrului Jawa 175 sînt: cota zero = 58,00; cota unu = 58,25; cota doi = 58,50; cota trei = 58,75 și cota patru = 59 mm. Tot pentru Jawa 175, în caz extrem, se poate monta și un magnetou tip „Mobra”, dar numai la un atelier de specialitate, deoarece comportă multe modificări, însă prevenim pe cei interesați că în acest caz luminile vor fi mai slabe. Ideal este să se monteze un dinam de IJ Jupiter 2 sau 3.

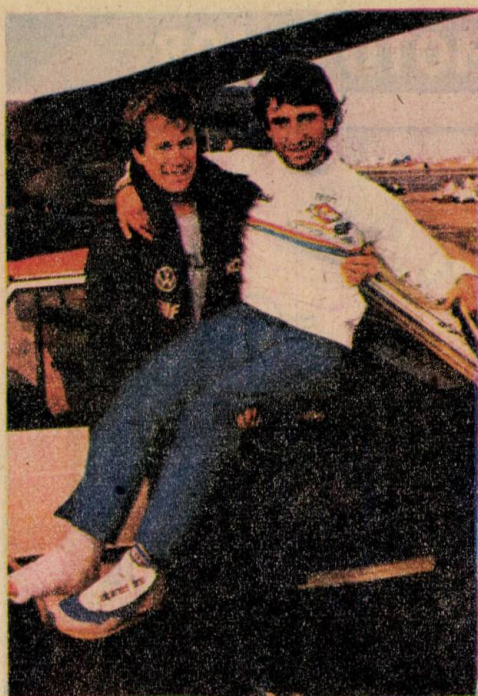
• La CZ Sport cotele de reparație a cilindrului sînt: cota zero = 58,00; cota unu = 58,25; cota doi = 58,50; cota trei = 58,75; și cota patru = 59 mm. Se poate folosi și cilindrul de la Jawa cu unele modificări.

• Dacă la o motocicletă IJ Jupiter 4K nu funcționează corect unul din cilindri, se va acorda toată atenția alimentării egale cu carburant (atenție la împărțitorul combustibilului dintre carburator și flanșa de primire). Mai pot fi de vină bobina de inducție sau condensatorul. Atenție la simelele de palier care s-ar putea să nu etanșeze.

Ion BANU

MOTO UMOR





GHINIONUL LUI

Neveu

Presa internațională continuă să comenteze cea de-a X-a ediție a supermaratonului Paris-Alger-Dakar.

Măști 12 ianuarie 1988. Dimineată de repaus la Agadez, după care urmează plecarea în proba specială de la Tahoua. La micul dejun sînt prezenți, într-un grup, Neveu și rivalii săi, deveniți prieteni de o zi: italienii Orioli, Teruzzi și Findanno, olandezul Karsmakers, coechipierul său Lalay și bătrînul Philippe Vas-

sard. Deci, un buchet internațional al tuturor terenurilor — elita. Aduși în jurul unei omlete și al unei cafele, rid și giumesc, disecă comportamentul lor de pînă acum, își analizează greșeliile.

În dimineața asta sînt toți solidari: Teruzzi mîrle împotriva comisarilor de traseu, Neveu e furios pe motocicletă sa, Orioli spune ceva picant la adresa „vînătorilor” de suveniruri... Dar totul cu veselie. Ei nu știu încă ce le va aduce această zi.

Iată însă că seara trei dintre ei vor fi la spitalul din Niamey: Neveu pentru o fractură de picior, Karsmakers pentru o leziune la sold și Orioli pentru o luxație de umăr. Pe linia de plecare, aliniați ca niște cavaleri medievali înaintea unei șarje hotărîtoare, în fața cu necruțătorul lor dușman permanent: traseul. Gata să stoarcă și ultima picătură de vlagă din ei și din teribilii lor armăsari, în această primă etapă de savană africană. Mîinile lor crispate pe acceleratoare, picioarele gata să intervină asupra schimbătoarelor de viteze, iar motoarele uria dezlănțuite, spre cea mai mare bucurie a indigenilor amețiți de acest zgomot venit din altă lume.

Neveu nu va parcurge astăzi, întreg, decît 10 km. O piatră ascunsă de un smoc de iarbă, un șoc violent la piciorul drept, o durere vie. Lansat în plină viteză, motociclistul, totuși, nu cade. Nu se oprește, dar se simte din ce în ce mai rău. Cu o tenacitate demnă de un adevărat veteran al raliului, parcurge așa cei 252 km ai probei de clasament. La sosire are nevoie de ajutor pentru a coborî de pe motocicletă. Durerea ascuțită a devenit atroce. La spital radiografiile au confirmat ceea ce gîndeau cu toții: fractură de picior. Al treilea în clasamentul general la plecarea din Agadez, avea toate șansele pentru a cîștiga. Ataca în forță, cînd, deodată... Speranța de a continua cursa se năruie pentru marele favorit al Dakarului. Nu poate să nu se gîndească la ediția din urmă cu un an, cînd Hubert Auriol, a pierdut cursa în favoarea lui la numai 25 km de linia de sosire. Și tot cu o fractură de picior. Același ghinion și pentru el... Ultimele minute în fața avionului Caravelle care îl va readuce la Paris. Discutînd cu ziaristii, spune deodată fotografiilor care îl mitraliază cu aparatele lor: profitați din plin, domnilor, acesta este ultimul meu Dakar. Cu piciorul drept imobilizat, supercampionul cu 5 victorii din cele 10 ediții ale infernalei curse africane, unde chiar și numai parcurgerea întregului traseu de mii de kilometri înseamnă o izbîndă, zîmbește trist. Era pentru

